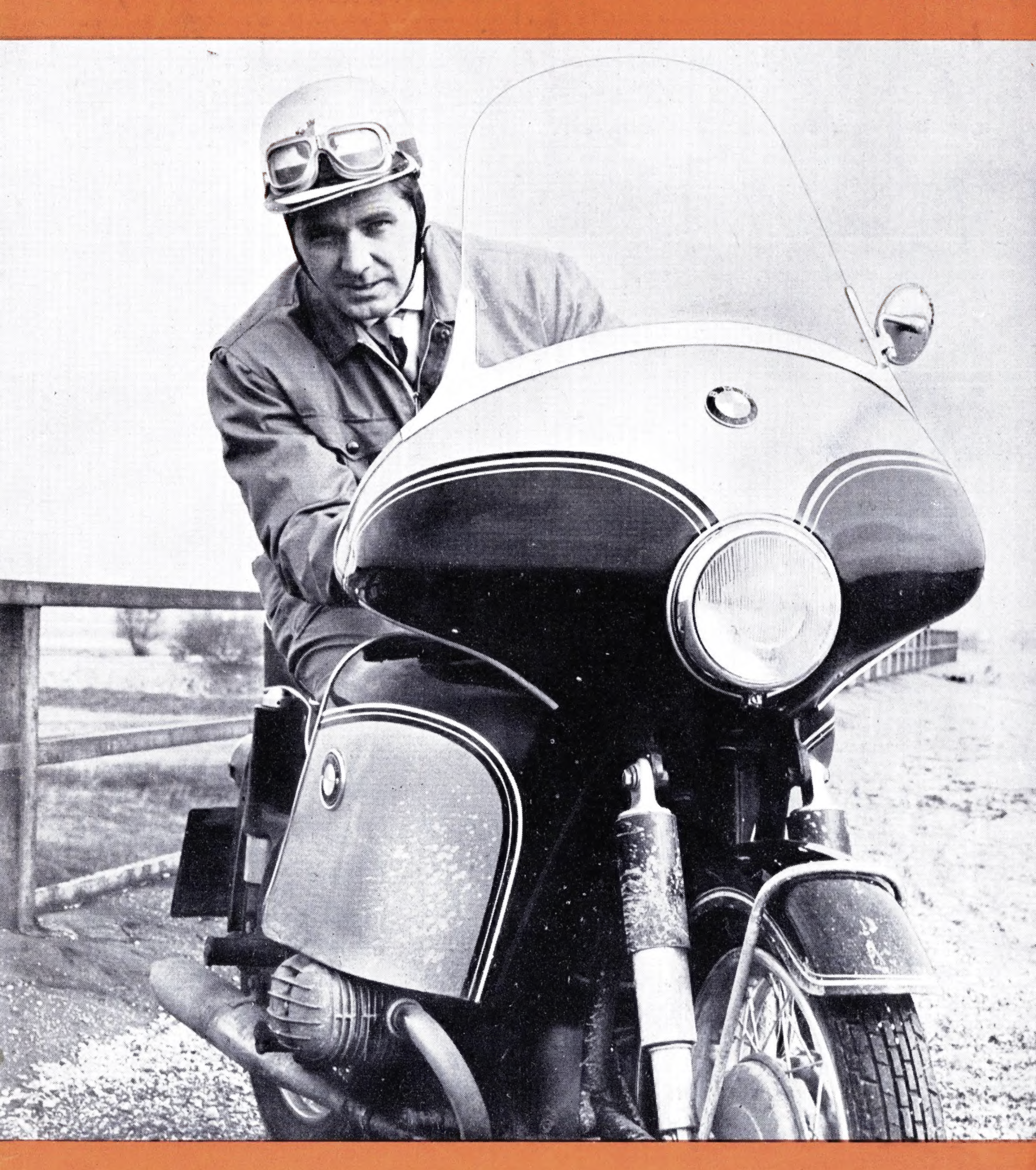
kraftrad

SPORT UND TECHNIK



Wellnhofer-Anzug
R 50 mit Heinrich-Verkleidung

1. DEZEMBER 1959, 12. JAHRGANG
POSTVERLAGSORT ALFELD/LEINE
1.00 DM · Schweiz 1.10 Fr. · Österreich 7.00 öS

12

DAS LESERGESPRÄCH

Man achtet hier das Alter nicht

Da hat man nun ein Motorrad, und dazu einen Seitenwagen. Und man freut sich darüber, geigt durch die Gegend und denkt nichts Böses. Mit einem Mal ist es dann aus. Da ist was kaputt. Ach, du liebe Zeit. Aber man macht sich weiter keine Sorgen, denn man fährt ja immerhin ein Markenfabrikat und dazu noch das eines sehr großen Werkes. Also braucht man sich wegen der Ersatzteile keine Sorgen zu machen, und außerdem ist der Apparat ja erst 8 Jahre alt und wurde bis zum Vorjahr noch gebaut. So eilt man dann freudigen Gemüts zum zuständigen Generalvertreter, um die Teile zu holen. Aber, oh Graus, die gibt es da nicht. Nein, das ist ja total veraltet, das ist inzwischen bei den neueren Modellen geändert worden und überhaupt, diesen Fehler haben wir noch nie gehabt. Ei wei, schöne Tasse Tee. Na ja, es bleibt also nichts anderes übrig, als sich das Teil anfertigen zu lassen.

Eine Woche später, man fährt wieder froh und heiter, passiert was am Seitenwagen. Auch ein großes Werk, aber ein immerhin mit 8 Jahren bereits ergrautes Modell. Und wieder das gleiche Theater, man bekommt nichts und muß wiederum eine Extraanfertigung beschaffen, für teures Geld.

Die Moritat? In unserem Wirtschaftswunderland darf man eben nur immer das Neueste benutzen, etwas anderes ist ja nicht standesgemäß und wer sowas am Hals hat, kann sehen, wo er damit bleibt. Dumm genug der Kerl, der sich nicht jedes Jahr ein neues Modell leistet: Ja, ja, wir haben eben ein Wirtschaftswunder!
H. Esmarch, Hamburg

Macht sanfte Reifen doch zur Pflicht

Sie sind darüber verwundert, daß im Nordraum die Beteiligung am Trial-Pokal so gering ist, wo wir doch zum Beispiel in Uelzen ein ganz netter Haufen zusammen waren und wo wir doch zumindest mit einigen Fahrern auch bei internationalen Trials dabei waren. Erstens ist so eine neue Angelegenheit in unserem weiträumigen Gebiet gar nicht so schnell unter die Völker zu bringen, besonders wenn sich die Clubpresse nicht die geringste Mühe macht, den Trial-Pokal werbend zu unterstützen. Ich habe jedenfalls in der ADAC-Motorwelt nichts darüber gefunden. Dadurch sind zum Beispiel die Fahrer aus dem Schleswig-Holsteiner und Hamburger Raum gar nicht dahinter gekommen!

Erst als der Wilhelmshävener Trial-Pokallauf gefahren war und mit seinen zehnmal zu durchfahrenden 3 Sektionen keine sonderlich gute Kritik in Fahrerkreisen erhielt, sprach sich so einiges herum. Genau so veranstaltete dann der Hildesheimer DMV-Club sein Trial auf dem Osterberg mit seinen tollen Möglichkeiten schlicht und simpel nur mit 3 Sektionen und 10 Runden. Ich glaube, wenn einer der im Heidegebiet liegenden Clubs einen Lauf bekommen hätte, wir hätten uns eher für 30 Sektionen je einmal zu durchfahren entschieden. Daß Wilhelmshaven für alle am Trial interessierten Fahrer im Nordraum am Ende der Welt liegt, dürfte sich auch langsam herumgesprochen haben, dazu sind in der dortigen Gegend pokalwürdige Sektionen wirklich schwer zu finden.

Ich hoffe nun, daß man im nächsten Jahr in der OMK so viel gelernt hat, daß man die Läufe zentral in das Gebiet legt. In unserem Raum wird Trial gefahren in den Räumen: Braunschweig, Hildesheim, Hannover, Kreis Celle, Kreis Uelzen, Kreis Fallingbostel, Kreis Verden, Kreis Lüneburg, Kreis Hamburg-Harburg. Darüber hinaus in verschiedenen Gebieten Schleswig-Holsteins.

Nun eine harte Frage: Wo hat die OMK die groben Profile für dieses Jahr zugelassen? In den OMK-Nachrichten kann ich außer Bekanntmachungen, daß grobe Profile nicht zugelassen seien, nichts Gegenteiliges entdecken. Nun wird es wahrscheinlich beim Endlauf so kommen, daß die teilweise ganz nett werksunterstützten Fahrer aus dem süddeutschen Raum, sprich Nürnberg und Umgebung, den Trialpokal-Endlauf auf ihrer wohlbekannten Hausstrecke absolvieren, wahrscheinlich mit dem weiteren Vorteil Reifenvertrag und „Metzeler Brutal" oder G S 6. So ist es nun absolut nicht unmöglich, daß sie „in überzeugender Weise die süddeutsche Überlegenheit" demonstrieren gegen norddeutsche Fahrer, die mit absolut selbstzurechtgestrickten Maschinen und zahmen, jedoch vorgeschriebenen Dunlop-Universal-Trials (alles selbst zu Bruttopreisen erworben) antreten.

Nebenbei las ich verschiedentlich und hörte es von OMK-Vertretern, daß man in Trialkreisen das Zuverlässigkeitsfahren durch das Trial ersetzen wolle. Man hält unsere norddeutschen Fahrer wahrscheinlich für Träger dieser Idee, weil sie sich nicht an Zuverlässigkeitsfahrten beteiligen. Dieser Grundgedanke ist völlig falsch. Wir, die wir am Trial hängen und es mit allen Mitteln zu fördern suchen, stehen auf dem Standpunkt, daß jeder nach seiner Façon selig werden soll! Wenn wir uns für das Trial entschieden haben, dann, weil es uns Freude macht und mit unserem Geldbeutel vereinbar ist. Wir haben in unserem Gebiet Veranstaltungen genug, um laufend unterwegs zu sein, und kommen nur alle 4 Wochen mal an einem Sonntag zu einem Trainingstrial im eigenen Gelände, da sonst laufend mit Ausnahme des Juli Trials stattfinden. Auch können wir im kommenden Winter mit einer ganzen Reihe guter Trials rechnen. Wozu sollen wir da noch Zuverlässigkeitsfahren? Sollen das diejenigen machen, die daran größeren Spaß haben. Hierzu muß gesagt werden, daß auch schon eine ganze Reihe von Fahrern, die in unserem Raum als junge Sportler zum Motorradsport stießen, sich im Trial die Grundbegriffe zusammengefahren haben und dann zum Geländesport und zum Moto Cross übergewechselt sind, weil diese Sportarten ihrer Mentalität mehr entsprachen. Wir sind ihnen absolut nicht böse, denn chacun à son goût"!
E. A. Heicke, Hanstedt I (Krs. Uelzen)

Auf Kunden ist man kaum erpicht

Die Unsitte, überhaupt keine Antworten zu geben, ist übrigens bei unseren Motorrad-Importeuren arg im Schwange und so werden die paar letzten, echten Motorrad-Mohikaner alten Stils und älterer Jahrgänge leichtfertig auch noch vergrämt und solcherart gegen ihren Willen zum „Wagen" abgedrängt!!

Wird man in unserem Alter (Jahrgang 04) nun auch bei unseren Motorradhändlern als irre angesehen, wenn man sich noch immer für schwere- und extra-ausgerüstete Motorräder ernsthaft interessiert??
E. C. Nöller, Velden b. Hersbruck

kraftrad

1. Dezember 1959 · 12. Jahrgang

AUS DEM INHALT:

Unser Titelbild:

BMW mit Heinrich-Verkleidung und Wellnhofer-Anzug, vorgeführt von Konny selbst, fotografiert von Ulrich Schwab.

Den Rücktitel zeichnete, wie immer in Heft 12, Sven Martenson.

In eigener Sache

Wir haben uns in diesem Jahr herzlich darüber gefreut, daß wir einen enormen Zuwachs an Lesern bekamen, als sich der Deutsche Motorsport-Verband dazu entschloß, unsere Zeitschrift zu seinem Club-Organ zu machen. Genau besehen, hat sich unsere Leserzahl seit April ungefähr verdoppelt. Es ist klar, daß wir in der Redaktion unsere Messer, wollte sagen: Bleistifte und Schreibmaschinen gewetzt haben, um des Ansturmes Herr zu werden, der nun eigentlich über uns hereinbrechen mußte: 12 000 neue Leser, durchwegs Motorrad-Narren, aktiv am Sport interessiert oder ihm zumindest freundlich gegenüberstehend! Das mußte doch unseren Posteingang zumindest verdoppeln, wenn nicht verdreifachen! Es mußte Briefe hageln, Lob und Kritik und Flüche, es mußten Anfragen kommen noch und noch.

Darauf hatten wir uns trotz der damit verbundenen Mehr-Arbeit irgendwie gefreut, denn schließlich wollen wir mit unserer Zeitschrift unsere Leser zumindest interessieren, wenn nicht ihnen Freude machen. Und wenn man jemandem Freude macht, dann will man zwar nicht unbedingt ein „Danke schön", aber man will doch wenigstens merken, daß der andere das in die Hand bekommen und gelesen hat, was man für ihn zusammenstellte und schrieb.

Aber — denkste! Wir haben dringend das Gefühl, daß unsere Freunde vom DMV es zwar für unsere verdammte Pflicht und Schuldigkeit halten, daß wir ihnen eine ordentliche Zeitschrift liefern (Recht haben sie, wofür werden wir auch schließlich bezahlt!), mehr nicht. Kurz und gut, der erwartete Ansturm blieb aus, und wenn wir nicht schon für unsere 12 000 „Ur-Leser" gewohnt gewesen wären, uns die Gehirnwindungen heißzudenken, dann hätten wir getrost die Hand vor den Mund halten und herzhaft gähnen dürfen. Das also war eine große Enttäuschung.

Die Themen, an denen sich ein ganz kurzes Feuer entzündet hat, sind an den fünf Fingern einer Hand herzuzählen. Im Grunde war es nur die Schneider-Camathias-Geschichte, die ein paar Leute mehr als sonst an die Schreibmaschine getrieben hat. Aber da wiederum war weniger das Interesse am Sport die Triebfeder, als vielmehr ein gewisser (durchaus nicht ungesunder) Vereins- oder Lokalpatriotismus. „Unser Verbandsmitglied . . .", „Unserem Landsmann . . ."

Einer hat uns sogar in ziemlich unverblümten Worten Krawall-Journalismus und Bild-Zeitungs-Methoden vorgeworfen. Nun ja.

Wir bemühen uns im allgemeinen um eine sachliche Sprache, weil wir der Auffassung sind, daß mit Krawall-Methoden nicht mehr viel auszurichten sei. Wir versuchen, in unserer Kritik ruhig zu bleiben und neben die Kritik nach Möglichkeit unseren Vorschlag zu stellen, wie man das Kritisierte besser machen könne.

Gerade gegenüber Motorradsport-Veranstaltern scheint es uns heute weniger denn je am Platze zu sein, mit allzu heftigen Worten vom Leder zu ziehen. Wenn man sich die Leutchen ansieht, die heute noch ein Rennen, ein Moto-Cross, eine Geländefahrt, ein Trial aufziehen, dann sind das meist genau so arme Schweine wie die Fahrer. Sie buttern auch ihre Zeit, ihre Arbeitskraft und oft genug ihr Geld in den Sport, um denen, die fahren wollen, die Gelegenheit dazu zu geben.

Bloß: Wenn ein Fahrer Mist macht, betrifft es ihn letztlich im allgemeinen nur selbst, man geht mit Stillschweigen darüber hinweg. Wenn ein Veranstalter hingegen Mist macht, dann stinkt das erheblich. Dann werden zumindest einzelne, oft genug aber alle Fahrer davon betroffen.

Sie erinnern sich vielleicht an den Brief, den uns der Motorsport-Club Mauer auf Grund unserer Kritik an der „Schweren Badischen" schrieb, und den wir nach dem alten Grundsatz, daß man beide Parteien zu Wort kommen lassen soll, fast im vollen Umfang in einem der letzten Hefte veröffentlicht haben.

Auch heute wieder liegt uns ein Brief vor, der sich kritisch mit unserer Berichterstattung befaßt. Er stammt von unserem Leser E. Asmus, der im norddeutschen Raum als großer Trial-Spezialist gilt und dem unser Ton gegenüber dem Nürnberger Trialpokal-Endlauf zu milde war. Umseitig der Brief im Wortlaut.

Nun, was ist dazu zu sagen. Zunächst einmal, daß hier bei uns keiner den anderen zur Heuchelei zwingt. Wenn der eine mit etwas nicht einverstanden ist, was der andere geschrieben hat, dann wird das nicht stillschweigend gestrichen oder umgeschrieben, sondern wir reden miteinander und es kommt dann schon heraus, wer recht hat. Entweder bleibt das Geschriebene so stehen wie es stand, oder es wird umgeschrieben, weil es sich im Gespräch ergeben hat, daß es so besser ist.

Gerade Nürnberg war so ein Fall! Clauspeter Becker kam ziemlich blaß zurück und stieß nur ein Wort zwischen den Zähnen hervor, das zu schreiben auch heute noch als ausgesprochen unfein gilt.

(Fortsetzung nächste Seite)

Und das ist der Brief:

Sie werden sich erinnern, wir kennen uns von der Uelzener Trial-Resolution her. Sie werden vielleicht auch denken, daß man bei uns ja starke Worte gehört hat und diese offensichtlich üblich sind. Mag das sein, wie es sei — aber was in Ihrer neuesten Ausgabe über den Trial-Endlauf von cpb steht, ist ein Schmarren! Ich schreibe extra deshalb an Sie, weil ich davon überzeugt bin: Einen so kriecherischen und mit versteckten Lobhudeleien durchsetzten Bericht, der den Nürnbergern letztlich noch eine Freikarte für den nächsten Pokal verschafft — diesen Bericht kann Becker nie so geschrieben haben. Ich habe mit Becker in Nürnberg diese Katastrophe von Veranstaltung mit „durchleiden" müssen. Fachkundige Zuschauer haben dabei noch mehr geweint, als die Fahrer, die ja noch ihre 5 Sinne bei der Rundenfahrerei haben mußten.

Es ist wirklich nicht nett von Ihnen, von Ihren Mitarbeitern derart geheuchelte Berichte zu verlangen, bzw. dieselben so zusammenzustreichen, daß zuletzt dieser seichte Artikel dabei herauskommt. Bislang habe ich die kraftrad-Redaktion verteidigt, wo sie auch immer angegriffen wurde. Ich war davon überzeugt, daß Sie es mit Ihrer Aufgabe, ein ehrlicher und sachlicher Mittler zwischen Fahrern und Veranstaltern bzw. Verbänden zu sein, über alle Maßen genau nahmen. Zutiefst enttäuscht stehe ich jetzt da — und alle meine Kameraden lachen über mich, der ich so große Stücke von Ihnen hielt.

Damit wir uns richtig verstehen: Es geht hier nicht um die Erfolge der Norddeutschen, die entsprechend gewürdigt wurden. Es geht hier um Ihr Versagen gegenüber einem verantwortungslosen Veranstalter, der einen nationalen Endlauf annimmt, ohne auch nur die geringsten Voraussetzungen für sein einwandfreies Funktionieren zu besitzen. Diese Leute in Nürnberg mit ihrer größenwahnsinnigen Einbildung, die des abends noch versucht haben, vor versammeltem Publikum mit Redensarten über die furchtbare Pleite hinwegzutäuschen — diese Leute haben uns so grausam enttäuscht, daß wir uns nicht einmal mehr richtig über unsere Siege freuen können. E. Asmus, Westerweyhe

Nun haben wir unsere eigenen Erfahrungen mit den Nürnbergern, die als Veranstalter noch nie so besonders geglänzt haben (was ihnen auch schon im vorigen Jahr bescheinigt wurde). Auf der anderen Seite zeichneten da in Nürnberg drei Mann für den Trialpokal-Endlauf verantwortlich, denen man alles mögliche unterstellen kann, nur eines nicht: Daß sie etwa schlechten Willens wären: Der Toni Fleischmann, der Fritz Rothermund, der Willi Brösamle. Wenn die Sache dennoch schief gegangen ist, so lag es an der fehlenden Erfahrung. Gerade ein Trial von diesem Umfang läßt sich nicht aus den Ärmeln schütteln. Trials sind auch anderenorts in diesem Jahr schiefgelaufen. Wenn die OMK jetzt Zeit hat, in Ruhe mit den Veranstaltern für das nächste Jahr zu verhandeln, wird es mit dem Trial-Pokal bestimmt besser klappen, weil man dann Veranstalter auswählen kann, die auf Grund ihrer Erfahrung eine gewisse Garantie für ein gutes Funktionieren bieten!

Was an Kritik zu sagen war, stand in unserem Bericht drin: die zu kurze Strecke, die Stauungen, die schlechten Punktrichter, die zu lange Sektion, die zu spät herausgekommenen Ergebnisse — lesen Sie ruhig nach: Steht alles drin! Sollten wir darum einen Mann wie Willi Brösamle kreuzigen, einen Mann, der zweimal deutscher Geländemeister war und der auch heute wahrscheinlich noch aktiv fahren würde, wenn er nicht durch einen tragischen Unglücksfall beim Sport sein Bein verloren hätte? Hat niemand außer uns Verständnis dafür, daß so ein Mann versucht, seinen Hader mit dem Schicksal hinter einer besonders rauhen Schale zu verbergen?

Wer von uns erwartet, daß aus jeder Nummer des „kraftrad" beim Aufblättern schon das Blut eines zerfetzten Veranstalters heraustropft, oder daß er darin als Lesezeichen einen aufgehängten Moped-Gabel-Konstrukteur findet, der ist an der falschen Adresse, so leid uns das nicht tut.

Daß wir dennoch eine sehr festumrissene und durch jahrelange In- und Auslandserfahrung als Zuschauer wie auch Aktive festgegründete Meinung von den Dingen haben, wird uns dennoch niemand bestreiten wollen!

Ihre kraftrad-Redaktion

Im Nachtrag zu unserem Six-Days-Bericht

im vorigen Heft wäre noch folgendes zu sagen: Die nachträgliche Überprüfung der Ergebnisse durch die Fahrtleitung ergab einige Veränderungen, die wir bei unseren Tabellen nicht mehr alle berücksichtigen konnten. Das endgültige und offizielle Ergebnis lautet nunmehr wie folgt (bitte die Zahlen im vorigen Heft entsprechend ändern): 237 Fahrer am Start, 179 Fahrer am Ziel, 58 Fahrer ausgefallen, 118 Goldmedaillen, 42 Silbermedaillen, 19 Bronzemedaillen.

In den Tabellen ergeben sich folgende Änderungen:

1. Ergebnisse klassenweise:

250 ccm:	102	48	21	6	75	27
über 350 ccm:	8	1	2	1	4	4
Ergebnis:	237	118	42	19	179	58

2. Ergebnis der teilnehmenden Nationen:

DDR:	20	9	7	1	17	3
GB:	13	2	1	2	5	8
Ergebnis:	237	118	42	19	179	58

3. Ergebnisse tageweise:

5.	186	179	48	131	7
6.	179	179	61	118	0
Endresultate:		179	61	118	58

4. Ergebnisse der teilnehmenden Fabrikate:

DDR/MZ:	18	9	5	1	15	3
Triumph:	2	1	1	0	2	0
Ergebnis:	237	118	42	19	179	58

Zu dem Bericht über die Reifenwechsel teilt uns Continental ergänzend mit:

Bei der Internationalen Sechstagefahrt für Motorräder in Gottwaldov erwies sich erneut die entscheidende Bedeutung der Bereifung für das Abschneiden bei dieser ‚Motorrad-Olympiade'. Der bereits bei der vorigen Sechstagefahrt bewährte Continental-GS-6-Reifen schnitt dabei gegen stärkste internationale Konkurrenz am erfolgreichsten ab. Während allgemein bei Halbzeit der ‚Six Days' die Reifen gewechselt wurden (von Teilnehmern östlicher Länder sogar alle zwei Tage), standen die GS-6-bereiften Maschinen die ganze Strecke mit einer Reifengarnitur durch, sofern nicht in wenigen Fällen Decken wegen grober Nageldefekte ausgetauscht werden mußten.

Das Gros der Teilnehmer und Medaillengewinner wurde von östlichen Ländern gestellt. Von den für den Westen verbleibenden 37 Goldmedaillen gingen allein 25 an Fahrer von continental-bereiften Maschinen, von den 27 Silbermedaillen waren es 18. Auch das erfolgreichste Fabrikteam, das mit neun Maschinen 7 Gold- und 2 Silbermedaillen gewann, fuhr GS-6-Reifen, wobei die beiden Silbermedaillengewinner sogar durch fremde Schuld um Gold-Chancen kamen.

Außer den meisten Teilnehmern aus der Bundesrepublik hatten sich auch viele ausländische Fahrer den bewährten GS-6-Reifen anvertraut, darunter die gesamte 16köpfige italienische Mannschaft, ferner Schweizer, Holländer und auch polnische Fahrer, die ebenso wie mitteldeutsche Teilnehmer darauf bestanden, ihre Maschinen mit GS-6-Reifen auszurüsten. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß die Reifen, die für die Teilnehmer aus östlichen Ländern allgemein vorgesehen waren, in ihrem Profil eine überraschend große Ähnlichkeit mit den GS-6-Reifen aufwiesen.

Nach unseren Beobachtungen hat es bei beiden deutschen Reifenfirmen Fahrer gegeben, die die ganzen Sechs Tage ohne Wechsel durchfuhren, es gab aber auch bei Conti wie bei Metzeler Leute, die am 2. oder 3. Tag wechselten, weil Vorsicht besser als Nachsicht ist (Durchschläge, Nagel-Schäden, gebrochene Stollenränder, glatt, wenn Regen kommt). Auf alle Fälle haben sich die deutschen Reifen **wesentlich** besser gehalten als die östlichen.



Ulrich Schwab hat am 15. Oktober Peter Viererbl in der kraftrad-Redaktion abgelöst. Nomen est omen: Schwab ist waschechter Stuttgarter, 24 Jahre alt, gelernter Fotograf und stolzer Besitzer des Original-„Elefanten", auf dem Werner Kritter dreimal deutscher Geländemeister wurde. Wir versprechen uns ebenso viel von ihm — wie er sich von uns! Foto: Bertli

Motorisierte Gedankensplitter

von Holzauge

Kritikus I hat einmal vor einiger Zeit angeregt, man sollte nicht nur Meistertitel für Fahrer, sondern auch Meistertitel für Veranstalter vergeben. Die Idee wäre weiß Gott nicht schlecht, es wird sich nur leider niemand finden, der sie in die Tat umsetzt.

Note 1 und 1-2

Wenn ich mir so anschaue, was in diesem Jahr auf den Geländemeisterschafts- und Trialpokal-Läufen los war, dann wird es mir nicht schwer zu sagen, wer die Palme verdient: Von den Veranstaltungen, bei denen ich selbst dabei war, waren organisatorisch ohne Zweifel die beiden des ADAC-Gaues Südbayern am gelungensten. Sowohl das „Trial Bayerns Berge", als auch die „Bayernwaldfahrt" liefen ab, wie am Schnürchen. Ist jemand anderer Ansicht und glaubt jemand, daß da bei mir irgend welcher Lokalpatriotismus mitspricht?

In beiden Fällen war Otto Sensburg für die Gesamtorganisation verantwortlich. Na ja, wer denn anders! Es bleibt dazu kaum noch etwas zu sagen übrig!

Auch die dritte Großveranstaltung, die von der organisatorischen Seite her die Note 1 mit Stern verdient, liegt in Süddeutschland. Es war die ADAC-Dreitagefahrt, organisiert vom Gau Württemberg. In Isny hatte es zu allem Unglück noch drei Tage fürchterliches Matschwetter. Und dennoch keine Neutralisation, von einem unfahrbaren und schon vorher herausgenommenen Trial-Abschnitt abgesehen, keine Panne, blitzschnelle und richtige Auswertung, was will man mehr?

Note 1-2 und 2

Gleich nach den Südbayern kommen mit geringem Rückstand die Leute vom DMV Neunkirchen für ihre gut organisierte „Südwestfälische". Zieht man in Betracht, daß hinter dieser Veranstaltung nicht ein ganzer Gau, sondern nur ein kleiner Ortsklub stand, dann ist die Leistung um so höher zu bewerten. Vor allem haben die Neunkirchner etwas vorexerziert, was ihnen kein Veranstalter nachmachte (ich habe es ja schon oft gesagt: Die Herrn Organisatoren sollten sich ruhig anschauen, was die Konkurrenz macht, damit sie für ihren eigenen Laden lernen! Und wenn Sie schon die Reisekosten nicht riskieren wollen, dann sollen Sie doch in Teufels Namen lesen, was in der Fachpresse steht! Sonst ist das nämlich umsonst hingeschrieben!!!) — Ja, also, um zum Thema zurückzukommen: Die Neunkirchner haben vorbildlich gezeigt, daß und wie man die Trial-Wertung in einen Meisterschaftslauf einbaut! Alle Sektionen in die erste Runde gelegt, die Zeiten reichlich, noch reichlicher gelassen, und dann ist der ganze Spuk vorbei und vergessen und der Turn kann abrollen, wie gehabt! Die anderen Veranstalter haben es nicht fertig bekommen, mehr als zwei Sektionen in ihre Runde einzubauen, die dann zweimal oder gar dreimal durchgepflügt werden mußten. Erfolg: Der Fahrplan geriet in allen Runden ins Wanken und die Sektionen wurden beim mehrfachen Durchfahren nicht besser. Vielleicht könnte die OMK nach dieser klaren Erfahrung sogar für das nächste Jahr vorschreiben, daß alle Sektionen für die Trial-Medaille in der ersten Runde gefahren werden müssen?

In dieser Reihe wäre auch die DMV-Zweitagefahrt einzustufen, die an sich bildschön klappte, deren Ablauf lediglich durch äußere Einflüsse (Fichtelgebirgs-Verein) etwas gestört wurde. Auch hier ist besonders hervorzuheben, daß es an sich nur ein paar Leute ohne große finanzielle Mittel waren, die den Laden schmissen, und die alle Anerkennung verdienen!

Auch die „Schwere Badische" gehört mindestens auf diesen Platz, es klappte im großen und ganzen recht gut, kleine Fehler sind durchaus ausmerzbar.

Note 2-3

An der nächsten Stelle in der Rangstufen-Leiter müßte dann notwendigerweise die „Pfälzische" und Sulzbach-Rosenberg stehen. Bei beiden Veranstaltungen klappte der Laden recht ordentlich bis auf die unzumutbare Verzögerung in der Auswertung. Auch das Trial in Hildesheim dürfte etwa hier rangieren.

Note 3-4 und 5-6

Auf dem nächsten Platz würden dann die „Norddeutsche Küstenfahrt" und die „Rhönringfahrt" landen, bei denen es doch erhebliche „Knubbel" gab, dazu etwa das Wilhelmshavener Trial. Am Ende der Liste dürfte der Trialpokal-Endlauf in Nürnberg stehen, der wirklich nicht so war, daß es die OMK reizen könnte, dorthin noch einmal eine wichtige Veranstaltung geschweige denn einen Endlauf zu vergeben! Dies nur, um die Leute zu beruhigen, die meinen, wir seien mit den Nürnbergern zu sanft umgegangen!

Die Frage erhebt sich nun, ob die OMK der gleichen Auffassung wie wir ist und ob sie auch die Möglichkeit hat, die Konsequenzen daraus zu ziehen. Diese Konsequenzen würden nämlich klar lauten: Kein Meisterschaftslauf mehr nach Nürnberg, nur noch unter scharfen Auflagen nach Norden und in die Rhön, wobei die Rhönring-Leute, die immerhin den ersten Meisterschaftslauf durchführten, durchaus den Eindruck machen, daß sie im nächsten Jahr gelernt haben, während Norden nach dem vierten Meisterschaftslauf ablösereif erscheint. Wahrscheinlich können die Nordener noch gar nicht einmal so viel dafür, daß es bei ihnen nie so ganz klappt. Das liegt wohl mehr an den geringen Variationsmöglichkeiten der Strecke!

Im nächsten Jahr

Den Meisterschafts-Endlauf um den Trial-Pokal hätte sich im nächsten Jahr entweder Lüneburg oder Bergen verdient, einer der beiden Clubs, die die diesjährigen Trial-Pokal-Sieger stellten. Hildesheim scheint als DMV-Veranstaltung im Norden durchaus tragbar, den zweiten DMV-Trialpokal-Lauf würde sicher die Motorsport-Vereinigung Nürnberg (nicht verwechseln mit dem MSC!) gern und gut durchführen. „Bayerns Berge" müßte wieder drin sein, dazu noch ein ADAC-Trial in Norddeutschland. Über die westdeutschen Trial-Pokalläufe kann ich nicht viel sagen, dazu waren die Nachrichten, die wir darüber bekamen, zu dünn.

Die „Schwere Badische" sollte meines Erachtens im nächsten Jahr einen Geländemeisterschaftslauf bekommen, quasi als Ersatz für Künzelsau und Aalen, nachdem schon so viele gute Geländefahrer aus dem Südwesten kommen. Sulzbach-Rosenberg, die Bayernwaldfahrt, Neunkirchen und die Rhön könnten bleiben. In Norddeutschland sollte man vielleicht einmal einen neuen Veranstalter suchen. Wie wäre es denn mit Lippe-Detmold? Damit wären diese sechs Läufe komplett!

Im nächsten Heft finden Sie u. a.:

- Test Miele-Moped
- Test Renault-Dauphine mit Luft-Federung
- Und so was nennt sich „Sachverständig"
- Geschichten aus USA: Das „Große Bären-Rennen"! mit tollen Bildern
- Vorschau auf das Motorsportjahr 1960

Deutsche Six-Days-Beteiligung in Zahlen

Daß die XXXV. Internationale Sechstagefahrt in Österreich stattfindet, war eine der größten, wenn nicht die größte Überraschung des Jahres! Noch im September hatten Funktionäre des ÖAMTC erklärt, sie sähen sich finanziell außerstande, eine Sechstagefahrt auszurichten. Und nachdem Österreich bei den diesjährigen Six Days vollkommen gefehlt hatte, war auch nicht zu erwarten, daß sich plötzlich noch einmal ein derartiges Interesse in unserem südöstlichen Nachbarstaat rühren würde. Die Vergabe der Six Days an Italien schien eine ausgemachte Sache.

Nun wurde also der Termin für die XXXV. Sechstagefahrt auf den 19. bis 24. September 1960 anberaumt und voraussichtlich wird – wie 1952 – Bad Aussee Zentrum der Sechstagefahrt sein.

Wir können diese Entscheidung vom deutschen Standpunkt aus nur begrüßen! Die finanziellen Belastungen für den einzelnen Fahrer werden nicht übermäßig hoch sein, und da die deutsche Industrie, die Fahrzeugindustrie wie die Zubehör-Firmen, am österreichischen Markt stark interessiert sind, darf man für den ganzen Geländesport der nächsten Saison einen gewissen Auftrieb erwarten. Vielleicht ist das Stichwort „Sechstagefahrt in Österreich" sogar so etwas ähnliches wie die „Rettung" für unseren Geländesport, für den man doch etwas schwarz sehen mußte.

Ergebnis-Tabelle der Sechstagefahrten 1951 — 1959

Jahr und Startort	Am Start *Ges.*	Am Start *Dtsch.*	Am Ziel *Ges.*	Am Ziel *Deutsche*	Goldmedaillen *Ges.*	Goldmedaillen *Deutsche*	Ausgefallen *Ges.*	Ausgefallen *Deutsche*
1951 Varese	220	*29 (13%)*	146 (66%)	25 (86%)	92 (42%)	12 (41%)	74 (34%)	**4** (14%)
1952 Bad Aussee	260	**63** (24%)	158 (60%)	41 (65%)	84 (33%)	31 (50%)	102 (40%)	*22* (35%)
1953 Gottwaldov	236	31 *(13%)*	174 (74%)	27 **(87%)**	121 **(51%)**	24 **(77%)**	62 (26%)	**4 (13%)**
1954 Llandr. Wells	303	39 *(13%)*	200 (66%)	32 (82%)	**123** (40%)	23 (59%)	103 (34%)	7 (18%)
1955 Gottwaldov	242	50 (20%)	115 (47%)	32 (64%)	56 (23%)	22 (44%)	127 (53%)	18 (36%)
1956 Garm.-Partenk.	**313**	**63** (20%)	**202** (65%)	**53** (84%)	120 (38%)	**42** (66%)	111 (35%)	10 (16%)
1957 Spindelmühle	246	38 (15%)	*95 (38%)*	*16 (42%)*	*25 (10%)*	*9 (24%)*	*151 (62%)*	*22 (58%)*
1958 Garm.-Partenk.	*213*	61 **(29%)**	143 (67%)	40 (65%)	109 **(51%)**	30 (49%)	70 (33%)	21 (35%)
1959 Gottwaldov	237	38 (16%)	179 **(75%)**	27 (71%)	118 (50%)	18 (46%)	**58 (25%)**	11 (29%)

Anmerkung: Die angegebenen Prozentzahlen beziehen sich bei der Zahl der deutschen Starter, bei „Gesamt am Ziel", „Gesamt-Goldmedaillen" und „Gesamt ausgefallen" jeweils auf die Zahl der Gesamt-Starter, bei den Ergebnissen der deutschen Fahrer auf die Zahl der deutschen Starter. Besonders gute Ergebnisse sind durch **Fett**druck, besonders schlechte Ergebnisse durch *Schräg*druck hervorgehoben.

Die Sechstagefahrt 1960 wird die zehnte nach dem Kriege sein, an der deutsche Fahrer teilnehmen. Wir haben darum einmal in unserem Archiv geblättert, um einige Zahlen über die deutsche Beteiligung und die deutschen Erfolge bei den Nachkriegs-Six Days herauszuziehen. Insgesamt sind deutsche Fahrer von 1951 bis 1959 412 mal bei der Sechstagefahrt gestartet. Dabei gab es 211 Goldmedaillen (also etwas mehr als 50 Prozent) und 118 Ausfälle. 55 mal errangen unsere Fahrer eine siberne, 25 mal eine bronzene Medaille, und drei deutsche Fahrer beendeten die Sechstagefahrt „in Wertung", das heißt: ohne Medaille. Dies war nur bis 1954 möglich, als eine Bronzemedaille nur bis zu 50 Strafpunkten ging. Ab 1955 bekommt jeder Sechstagefahrer, der überhaupt das Ziel erreicht, ohne Rücksicht auf die Zahl seiner Strafpunkte, eine Bronzemedaille.

Die stärkste deutsche Beteiligung bei den Six Days gab es 1956 (Garmisch-Partenkirchen) mit 70 Fahrern. Es folgt 1952 (Bad Aussee) und 1958 (Garmisch-Partenkirchen) mit je 63 westdeutschen Fahrern. 1955 (Gottwaldov) sah 50, 1957 (Spindelmühle) und 1959 (Gottwaldov) sahen je 38 westdeutsche Fahrer am Start, während 1954 in Llandrindod Wells 39 Westdeutsche an der Intern. Sechstagefahrt teilnahmen. Die geringste deutsche Beteiligung hatten die Six Days 1953 (Gottwaldov) und 1951 (Varese) mit 31 bzw. 29 Fahrern aus unserem Land aufzuweisen.

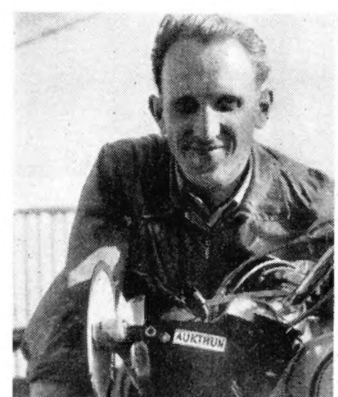
Das im allgemeinen überdurchschnittlich gute Abschneiden unserer Fahrer erhellt aus folgenden Zahlen: Während die 412 deutschen Starter nur 18,1 Prozent der insgesamt 2270 Teilnehmer an den letzten neun Sechstagefahrten ausmachen, betrug die deutsche Ziel-Quote (294 der Gestarteten) 71,4% gegenüber einem Gesamt-Durchschnitt von nur 62,2% (1412 Fahrer). 50,9% der gestarteten deutschen Fahrer errangen Goldmedaillen, aus dem Gesamtfeld war dies nur 848 Fahrern = 37,3% der insgesamt Gestarteten möglich. Die Ausfallquote in der deutschen Equipe lag mit 28,6% um über 9% niedriger als im Gesamtfeld (858 Ausfälle = 37,8%).

Die 412 deutschen Starts wurden von 185 verschiedenen Fahrern absolviert, so daß also, insgesamt gerechnet, jeder deutsche Sechstagefahrer nach dem Kriege 2,2 Starts absolviert hat. In Wirklichkeit ist natürlich die Zahl derjenigen deutschen Fahrer am höchsten, die lediglich einmal an einer Intern. Sechstagefahrt teilgenommen haben, es sind 80. Zwei Starts haben 43 Fahrer zu verzeichnen, dreimal an einer Sechstagefahrt beteiligt haben sich 25 Westdeutsche und viermal beteiligt 22. Die „ganz alten Hasen" haben fünf und mehr Sechstagefahrten absolviert, das sind insgesamt nur noch 18 Fahrer. Acht von ihnen blicken auf 5, sechs auf 6 und einer auf sieben Starts zurück!

Und nun dürfen Sie dreimal raten, wer dieser siebenfache Sechstagefahrer und damit der jetzt „älteste" Hase unter unseren Geländefahrern ist. Sie werden ebenso überrascht sein wie wir: Es ist der Hamburger *Walter Aukthun!* Er ist der einzige Fahrer, der von 1952 bis 1958 alle Sechstagefahrten mitgemacht hat, und wenn Sie sich recht erinnern, wollte er auch 1959 wieder dabei sein, wurde lediglich durch ein Verbot seiner vorgesetzten (Polizei-)Behörde am Start in der CSR gehindert. Von den 1951ern war lediglich *Hans Roth* (BMW), München, bis 1958 noch dabei, wenn auch mit Unterbrechungen, und ist sogar 1959 noch einmal gestartet („Trial Bayerns Berge"). Von den 1952er Sechstagefahrern war *Werner Kritter* am längsten aktiv, obgleich er als Gespannfahrer von 1957 an von den Six Days ausgeschlossen war. Auch *Hans Meier, Schorsch Goppert* und der Forchheimer *Hartner* waren *schon* 1952 und *noch* 1958 bei der Sechstagefahrt dabei.

Diese Namen finden wir auch unter den Fahrern, die bereits sechs Sechstagefahrten absolviert haben: *Abt* (Ingolstadt), DKW, 1954—59, *Hessler* (Rückersdorf), Zündapp, 1954—59, *Roth* (München), BMW, 1951—58, *Hans Meier* (München), BMW, 1952—58, *Klingenschmidt* (Etting), DKW, 1954—59, *Goppert* (Nürnberg), Victoria, 1952—58. Keinem der vorgenannten Fahrer gelang es jedoch, alle Sechstagefahrten, an denen er teilnahm, mit einer Goldmedaille zu beenden. Aukthun bekam fünf Goldene, eine Silberne und fiel einmal aus, Abt holte sich vier Goldene, eine Silberne und eine Bronzene, Hessler hatte das gleiche Ergebnis, Roth fuhr fünf Goldmedaillen heraus und wurde einmal (1952 Schlußrennen!) nur als „angekommen" gewertet, Hans Meier errang fünf Goldmedaillen und fiel einmal aus, Klingenschmidt holte sich vier Goldene und fiel zweimal aus, bei Goppert halten sich drei Goldmedaillen und drei Ausfälle die Waage.

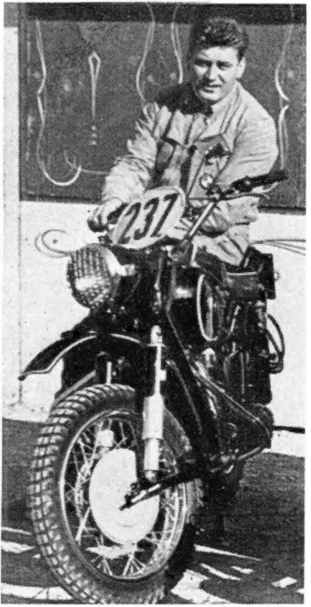
Unter den Fahrern, die „nur" fünf Sechstagefahrten absolvierten, sind hingegen drei, die bei fünf Starts fünfmal „Gold" holten: *Gernot Leistner* (Nürnberg) auf Ardie, NSU und Zündapp, *Charlie Westphal* (Rohrsen b. Hameln) auf Maico und NSU, *Volker v. Zitzewitz* (Karlshof) auf Maico.



„Sechstage-König" Walter Aukthun, 7 Six Days, 5 Gold, 1 Silber, 1 Ausfall, Zweimal Trophy-Mannschaft.















Erfolgreiche Sechstage-Fahrer
Obere Reihe v. l. n. r.: Abt, 6 Six Days, 4 G, 1 S, 1 B, 2mal Trophy, 3mal SV. ● Hessler, 6 Six Days, 4 G, 1 S, 1 B, 3mal Trophy, 1mal SV ● H. Meier, 6 Six Days, 5 G, 1 A, 2mal SV ● Roth, 6 Six Days, 5 G, 1 E, 1mal Trophy, 3mal SV. ● v. Zitzewitz, 5 Six Days, 5 G, 5mal Trophy.
Links außen: Hartner, 5 Six Days, 3 G, 1 S, 1 B,. **Links nebenstehend:** Klingenschmidt, 6 Six Days, 4 G, 2 A, 1mal Trophy, 2mal SV. **Rechts:** Leistner, 5 Six Days, 5 G, 2mal Trophy.



Außerdem haben noch fünf Nachkriegsstarts absolviert: der unverwüstliche Wiggerl Kraus (München), BMW-Gespann, holte vier goldene und eine silberne Medaille, der Forchheimer Hartner (Triumph und BMW) war mit drei goldenen, einer silbernen und einer bronzenen Medaille erfolgreich, Harald Oelerich (Horex und Victoria) holte ebenfalls dreimal Gold, je einmal Silber und Bronze, der Nürnberger Kammler (Zündapp) errang zwei Goldmedaillen, eine Bronzemedaille und fiel zweimal aus, und Eugen Strohe (Sinzig), Triumph, stand zweimal mit Gold und je einmal mit Silber und Bronze in der Liste und fiel einmal aus.

Es ist die Frage, ob einer unserer heutigen Fahrer noch einmal eine derartige Sechstagefahrt-Erfolgsserie zusammenbringt, wie sie die erfolgreichen Fahrer der Vor- und ersten Nachkriegsjahre aufweisen können, z. B. Otto Sensburg, der von 1933 bis 1954 bei zehn Sechstagefahrten neun Goldene und eine Silberne herausfuhr. Die erfolgreichsten Vertreter der Nachkriegs-Generation der Geländefahrer haben vielfach schon „Feierabend" gemacht oder stehen im Begriff, sich vom aktiven Sport zurückzuziehen. Ob Aukthun, Leistner, v. Zitzewitz, Abt und Hessler 1960 noch fahren, ist die Frage. Auch von der nächsten Stufe der Fahrer mit vier Six-Days-Starts sind nur noch wenige 1959 mit von der Partie gewesen: Stüdemann (Hamburg), Zündapp und Maico, 3 mal Gold, 1 mal Silber, Schek (Wangen), Puch, 2 mal Gold, 2 mal Silber, Specht (Ludwigsmoos), Ardie und Zündapp, 3 mal Gold, 1 mal ausgefallen, Schiek (Möglingen), Maico, 3 mal Gold, 1 mal ausgefallen, Scheuenstuhl (Nürnberg), Hercules, 3 mal Gold, 1 mal ausgefallen, Seitz (Edelshausen), DKW, 2 mal Gold, 1 mal Silber, 1 mal ausgefallen, Kämper (Burscheid), Maico, 2 mal Gold, 1 mal Bronze, 1 mal ausgefallen, Wellnhofer (München), Maico und BMW, 2 mal Gold, 1 mal Bronze, 1 mal ausgefallen.

Die Frage ist: Haben wir noch Nachwuchs an Geländefahrern, die ihren Sport so ernst nehmen, daß sie sich an einer Sechstagefahrt beteiligen? Klammert man die in Deutschland oder unmittelbarer Nachbarschaft (Österreich) gefahrenen Veranstaltungen aus, so sahen die Six Days 1953 in der CSR noch zehn Sechstagefahrt-Neulinge am Start, die Six Days in England 1954 gar 18 und die Sechstagefahrt 1955 in Gottwaldov 16. 1957 (CSR) sank die Zahl der „Novizen" schon auf neun, 1959 (CSR) gar auf sieben ab. Mit dem Nachwuchs sieht es also nicht allzu rosig aus. Hoffen wir, daß die Tatsache, daß die Six Days 1960 in Österreich stattfinden, auch hier wieder einen Aufschwung bringt!

Spectator

Rechts nebenstehend: Westphal, 5 Six Days, 5 G, 1mal Trophy, 2mal SV.
Rechts außen: Goppert, 6 Six Days, 3 G, 3 A.

Fotos: kraftrad-Archiv (9), Privat (1).





Heinkel Tourist



Kopfbild: Trotz dieses Bildes heißt der Heinkelroller weiterhin Tourist und nicht Trialist. Foto: kraftrad (Schwab)

Wir haben seit einigen Wochen einen neuen Kollegen in unserer Redaktion, der sich trotz seiner jungen Lebensjahre mit Recht schon als „alter" Motorradfahrer bezeichnen darf. Diesem Kollegen fiel just die Aufgabe zu, unseren „Tourist"-Testroller aus Stuttgart abzuholen. Es war der erste Roller seines Lebens und er war nicht übermäßig begeistert über diesen Auftrag. Am Spätnachmittag erwarteten wir ihn zurück und waren nicht wenig überrascht, als er uns, kaum daß wir Mittag gegessen hatten und noch bei einer Tasse Kaffee beisammen saßen, in Haus fiel. „Hent Ihr so schpät 'gesse oder bin i so schnell g'fahre?" war seine erstaunte Frage. Wir hielten ihm die Uhr unter die Nase. Er hatte für die runden 200 Kilometer, aufgegliedert in 150 Kilometer Autobahn, 10 Kilometer Stadt-Durchfahrt und 40 Kilometer Landstraße knappe 2½ Stunden gebraucht — mit vieren hatte er gerechnet.

Diese kleine Geschichte ist typisch für die Unterschätzung des „Tourist" gerade durch Motorradfahrer, die den „Blech-Dingern" absolut nicht zutrauen, geschweige denn zugestehen wollen, daß sie sich im Lauf der Jahre zu höchst respektablen, sehr ernst zu nehmenden Verkehrsmitteln herausgemausert haben! Weder hatte es unser Kollege für möglich gehalten, daß er mit dem 175er-Motor einen Schnitt von genau 80 km/h halten könnte, noch hatte er dem Tacho getraut, weil ihm die Fahrerei einfach gar nicht so schnell vorkam.

Aber der „Heinkel" ist in seiner jetzigen Form schon ein hervorragendes Langstreckenfahrzeug. Nicht allein die Motorleistung macht es, auch die Straßenlage, die einem eine Kurventechnik erlaubt, die hinter der eines ausgezeichneten Motorrades keineswegs mehr viel zurücksteht!

Das ist zweifellos auch der Grund dafür, daß der „Tourist" sich im Sport in den letzten Jahren einen immer besseren Namen macht und daß sich unter den erfolgreichen Heinkelfahrern nicht allein beachtlicher Nachwuchs, sondern auch „alte Hasen" befinden, bekannte ehemalige Motorrad-Geländefahrer wie der Hannoveraner Rudi Heilmann, oder gar „noch" aktive, wie der Möglinger Manfred Schiek, der eben in diesem Jahr wieder Motorrad-Geländemeister wurde, was ihn keineswegs daran hindert, quasi nebenher, mit dem „Tourist" Goldmedaillen bei Langstrecken- und auch . . . Geländefahrten zu holen!

Der Heinkel-Tourist zählt heute zu den drei interessantesten Rollern in Deutschland. Unter ihnen ist er der „männlichste". Hier sehen wir den Grund dafür, daß Testhefte, in denen etwas vom „Tourist" steht, besonders starker Nachfrage begegnen und wir mit schöner Regelmäßigkeit mindestens alle Jahre einmal von unserer Vertriebsabteilung die Nachricht bekommen: „Tourist-Test geht zu Ende, wann kommt neuer Test?"

Neuer Test — hier ist er! Geändert hat sich seit dem letzten Mal nichts wesentliches an diesem Roller. Aber natürlich müssen wir ihn jetzt wieder so vorstellen, als hätten wir noch nie etwas darüber geschrieben. Ehrlich gesagt — es macht Freude, man langweilt sich nicht mit diesem Fahrzeug, man spricht gern davon, weil man das Gefühl hat, sich mitteilen zu müssen. Und man findet wenig Ansatzpunkte für Kritik.

Die beiden wichtigsten Bau-Elemente des „Tourist", Motor und Fahrwerk, weisen eigentlich gar keine sensationellen Konstruktions-Elemente auf, nichts, was von vornherein darauf hinweisen könnte, daß sie miteinander ein Fahrzeug bilden, das schon aus der Reihe des üblichen heraustanzt. So etwas beruhigt den Fachmann. Denn alle Sensationen auf technischem Gebiet bergen in sich die Gefahr des Unerprobten. Der Motor ist, ein Novum auf dem deutschen Roller-Markt, ein Viertakter. Warum die anderen Roller-Bauer nicht von ihrem Zweitakter abgegangen sind, läßt sich schwer erklären. Die bestehenden Probleme hat Heinkel aber prächtig gemeistert: Die mechanischen Geräusche, zu denen Viertakt-Motoren eher als Zweitakter neigen und die durch die Resonanz der Verkleidungsbleche theoretisch verstärkt werden müßten, bleiben in Grenzen bzw. treten nennenswert überhaupt nicht in Erscheinung. Auch die verstärkten Vibrationen, mit denen man bei einem Viertakt-Motor zu rechnen hat, machen sich nicht bemerkbar. Die Lösung dieses Rätsels: Gummi-Aufhängung des Motors! Sie hält durch ihre Elastizität die Vibrationen des Motors und damit die Übertragung des sogenannten „Körper-Schalls" praktisch vollständig vom Fahrgestell und von der Karosse fern. An sich ist das nichts Neues, bei vielen Fahrzeugen wird der Motor in Gummi aufgehängt. Interessant war jedoch der Weg, den Heinkel dabei beschritt. Bekanntlich war es trotz vieler Versuche noch nie gelungen, die im Automobilbau seit Jahrzehnten gebräuchliche Dreipunkt-Aufhängung der Antriebsmaschine in Gummi-Körpern auf den Bau von Zweirad-Fahrzeugen zu übertragen. Die seitliche Ausfederung der Gummi-Körper führte nämlich dazu, daß die Spurhaltung des Hinterrades in Frage gestellt wurde, insbesondere bei hoher Geschwindigkeit auf schlechter Fahrbahn. Die von Heinkel geschützte Dreipunkt-Aufhängung liegt in einer schrägen Ebene, die — nach unten verlängert — genau durch den Hinterrad-Aufstandspunkt verläuft. In Verbindung mit sorgfältig abgestimmten Gummi-Metallkörpern, deren Ausfederung entsprechend gestaltete Freiheits-Grade besitzt, eröffnete sie die Möglichkeit, die Vibrationen vom Fahrwerk fernzuhalten, ohne die Spurtreue des Fahrzeugs zu gefährden. Das ist eines der wesentlichen Geheimnisse beim Tourist. Es gestattet die ungestrafte Verwendung des Viertakters im Roller-Triebwerk, der nun seine Vorzüge voll zum Tragen bringen kann: Hohe Literleistung bei ziviler Drehzahl und mehr als dezentem Verbrauch!

Der Motor an sich ist erstaunlich unempfindlich und von einer beachtlichen Lebensdauer. Der Fahrer spürt über Zehntausende von Kilometern nichts davon, welch im Grunde kompliziertes Werkel sich da unter ihm rührt. Wir haben bei den vier Test-Rollern, die wir in den letzten fünf Jahren hier im Stall hatten und insgesamt rund 10 000 durchwegs sehr harten Test-Kilometern noch nicht eine einzige technische Panne beim Tourist erlebt! Und das will etwas sagen! Der Öl-Verbrauch ist so minimal, daß er sich mit dem laufenden Verbrauch bei Zweitakt-Rollern nicht vergleichen läßt, das Ventilspiel bedarf, wenn der Motor erst einmal eingelaufen ist, über 10 000 Kilometer kaum einer Kontrolle (und wenn, dann ist es eine Sache von einer Viertelstunde,

Heinkel Tourist 175



174 ccm 9,2 PS 95 km/h 150 kg 1890.— DM

Motor: 407 A-0, Heinkel-Einzylinder-Viertakt, Bohrung 60, Hub 61,5, Verdichtung 1 : 7,4, Dauerleistung 9,2 PS bei 5500 U/min., Höchstdrehzahl 5800 U/min., höchstes Drehmoment 1,22 mkg bei 5200 U/min., Ventilsteuerung OHV, Gebläsekühlung.

Vergaser: Pallas-Nadelvergaser mit Beschleunigerpumpe 20/14 P/HD 80/ LD 25, Micronic-Filter.

Elektrische Anlage: Bosch 12 V 90 W, Kerze 225, Gewinde M 14 x 1,25. El. Anlasser.

Getriebe u. Antrieb: 4 Gänge, Drehgriffschaltung, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Primärkette, Einfachhülsenkette, 3/8 x 3/8, Sekundärkette, Einfachrollenkette, 1/2 x 5/16, ges. Übers. 1. Gg. 18,05, 2. Gg. 10,60, 3. Gg. 7,10, 4. Gg. 5,13.

Rahmen: Verwindungssteifer Stahlrohrrahmen,Teleskopgabel, Schwinge hinten mit Federbeinen.

Bereifung: v. 4,00 x 10, h. 4,00 x 10, Reifendruck v. 1,8, h. 2,25.

Bremsen: Innenbacken, Stahltrommeln, 140 mm ø.

Tankinhalt: 11,3 Ltr., Reserve 1,8 Ltr.
Verbrauch: Normverbrauch 3 Ltr./ 100 km.

Höchstgeschwindigkeit: 92 km/h mit zwei Pers.

Abmessungen: Länge 2060 mm, Breite 710 mm, Höhe 1000 mm, Radstand 1375 mm, Bodenfreiheit 145 mm, Gewicht 150 kg, Sitzhöhe 735 mm.

Preis: DM 1890.—.

Steuer: DM 26.— p. J.

Versicherung: DM 60.— p. J.

Hersteller: Ernst Heinkel AG., Stuttgart-Zuffenhausen

Importeure:
Österreich: M. Königer, Wien I, Stubenring 20
Schweiz: Fahrzeug- u. Industriebedarf A.G., Fibag Zürich, Stauffacherquai 5

Das ist eine Seite aus dem Taschenbuch „Mopeds, Roller und Kleinwagen"

Eigene Messungen:

Höchstgeschwindigkeit:

Mittel aus 8 Messungen in beiden Fahrtrichtungen 96,2 km/h
Schnellste Messung 104,7 km/h

Beschleunigung beim Durchschalten:

0—30 km/h	3,0 sek	0—70 km/h	21,2 sek
0—40 km/h	5,3 sek	0—80 km/h	28,0 sek
0—50 km/h	8,5 sek	0—90 km/h	38,6 sek
0—60 km/h	15,3 sek		

Schaltpausen:

1./2. Gang bei 30 km/h; 2./3. Gang bei 50 km/h; 3./4. Gang bei 80 km/h

Tacho-Vergleich:

Tacho-Geschwindigkeit	gestoppte Geschwindigkeit
40 km/h	38,3 km/h
50 km/h	50,0 km/h
60 km/h	60,0 km/h
70 km/h	69,3 km/h
80 km/h	81,8 km/h

Geräusch:

bei 20 km/h	75 Phon	bei 80 km/h	84 Phon
bei 40 km/h	78 Phon	bei 100 km/h	86 Phon
bei 60 km/h	80 Phon		

Gewicht: (vollgetankt) 151 kg

Gewichtsverteilung Vorderrad/Hinterrad : unbelastet 1 : 1,38
mit 1 Person belastet 1 : 1,31

Bremswerte: Vorderrad 120 kg, Hinterrad 98 kg, beide Räder 170 kg

Verbrauch:

bei 40 km/h	3,4 Ltr/100 km	bei 70 km/h	3,0 Ltr/100 km
bei 50 km/h	3,4 Ltr/100 km	bei 80 km/h	3,0 Ltr/100 km
bei 60 km/h	3,4 Ltr/100 km	bei 90 km/h	3,4 Ltr/100 km

getestet mit BV-Aral

---

es nachzustellen), es gibt kein Verkoken, das Kerzen-Gesicht ist prima, thermische Schwierigkeiten scheint der Motor einfach nicht zu kennen. Er ist im Nu auf Betriebstemperatur, springt auch im Winter rasch an, heizt sich im heißesten Sommer nicht auf, kennt keine Dampfblasen, kein Spucken. Früher einmal gab es Molesten mit dem Vergaser, der etwas empfindlich beim raschen Gas-Aufreißen reagierte, aber das ist längst vergessen und vorbei. Wenn wir uns überhaupt noch daran erinnern, dann deswegen, weil es vor fünf Jahren der einzige Ärger war, den wir überhaupt mit diesem Fahrzeug hatten. Ansonsten kippt man Sprit hinein — braucht kein Super zu sein, schadet aber nicht — drückt auf den Anlasser und fährt.

Die Spitzengeschwindigkeit des „Tourist" liegt bei 100 km/h. Und zwar gestoppten! Die Beschleunigung kommt nahe an die eines sportlichen Motorrades gleichen Hubraumes heran. Die Straßenlage ist so glänzend, daß man immer wieder vergessen möchte, daß da unter der Verkleidung „nur" 10-Zoll-Räder sich drehen. Das Hinterrad ist natürlich in einer Schwinge gelagert, vorne hingegen findet man eine Telegabel, beide Räder sind durch Schraubenfedern und Teleskop-Stoßdämpfer abgestützt.

Wir sagten vorhin, der „Tourist" sei ein „männlicher" Roller. Ist er auch. Sein Gewicht ist nicht von Pappe, man merkt's beim Aufbocken. Und wenn man darauf sitzt, dann hat man — gerade als Motorradfahrer empfindet man das stark — das Gefühl, auf einer Schnellzugs-Lokomotive zu sitzen. So gut ist der Kontakt mit dem Boden, so sicher gleitet das Schiff wie auf Schienen über die Straße. In den Kurven darf man den „Tourist" beruhigt herunterwinkeln, bis der Ständer, oder gar das Fußbrett Funken zieht, ein Wegrutschen gibt es selbst auf schmierigem Boden so gut wie nicht. Es ist enorm, was das Fahrwerk an Schräglage verträgt!

Wenn man bei einem Roller davon überhaupt sprechen kann, dann möchten wir sagen: Der „Tourist" ist geräumig! Man hat viel Platz zwischen der Sitz-Vorderkante und der Spritzwand. Man kann die Füße eng nebeneinander stellen oder auseinander setzen, das Bodenbrett zeigt nur den Fußbrems-, jedoch keinen der sonst Roller-üblichen Schalthebel. Denn geschaltet wird mit der linken Hand am linken Lenker-Griff. Bei dem Viergang-Getriebe gibt es da natürlich sehr unterschiedliche Stellungen für den Kupplungshebel, und als Motorradfahrer meint man, mit dem Fuß schalte es sich bequemer. Von Roller-Fahrern, insbesondere Heinkel-Fahrern, haben wir jedoch darüber noch keine Klagen oder Änderungs-Wünsche gehört.

Ganz sportlich bzw. motorradmäßig sitzt man, wenn man auf der Bank so weit zurückrutscht, bis man Knieschluß hat. Dann nimmt man gleichzeitig eine so weit nach vorn gebeugte Körperhaltung ein, daß man den Luftwiderstand verringert und um etwa 2 bis 3 km/h schneller wird. Ein zweiter Mann hat dann allerdings auf der Bank keinen Platz mehr.

Karosse und Ausstattung des „Tourist" machen einen gediegenen Eindruck. Sie sind auch gediegen. Das Blech ist kräftig — daher auch das Gewicht! —, der Lack (es gibt eine Menge von Zweifarben-Kombinationen serienmäßig) ist von ausgezeichneter Qualität, gleichfalls die dezente Verchromung. Der Scheinwerfer ist Roller-üblich im Frontschild eingebaut, folgt also dem Vorderrad nicht. Aber das ist nur eine Sache kurzer Gewöhnung. Sehr großzügig war man bei Heinkel mit dem Gepäckraum. Unter der aufklappbaren Bank hat etwas Platz und ist, wenn man den Tourist irgendwo stehen läßt, diebstahlsicher verschlossen, dazu auf dem serienmäßigen Gepäckträger über dem ebenfalls serienmäßigen Reserve-Rad und auf einem weiteren Klapp-Gepäckträger vor dem Front-Schild über dem Scheinwerfer. Und vor die Beine kann man sich immer noch eine Akten- oder Einkaufstasche hängen. Die Karosserie ist sehr glattflächig und läßt sich schnell reinigen. Das Abnehmen bedeutet auch kein Problem, wenn man wirklich einmal gezwungen sein sollte, an den Motor heran zu müssen.

Der Lenker ist seit fast zwei Jahren als sogenannter „Profillenker" ausgebildet, besteht also nicht mehr aus Rohr, sondern aus geprägtem Blech. Das ist steif genug, unterstreicht die glatte Linienführung des Rollers und gibt überdies die Möglichkeit, Bowdenzüge genützt und verdeckt zu legen. Auf alle Fälle ist der Tourist ein durch und durch sympathisches Fahrzeug. Der Strecken-Verbrauch schwankt zwischen 3 und 4 Litern auf 100 Kilometer. Mehr läßt sich auch mit Gewalt und auch im Stadtverkehr nicht erzielen. Die Antriebskette ist voll gekapselt, läuft im Ölbad und hält dementsprechend lange, das Motor-Öl schmiert gleichzeitig das Getriebe mit, so daß man mit einer Ölsorte auskommt, die Bremsen sind wirkungsvoll und dauerhaft, zumal es einem die beachtlich starke Bremswirkung des Viertakters bei Gaswegnehmen erspart, sie allzu oft einsetzen zu müssen. Das Fahrgeräusch des „Tourist"-Motors, ein für unsere Ohren ausgesprochen melodisches Pochen, ist auch objektiv gesehen bzw. gehört, sehr leise und angenehm. Die geplagte Mitwelt wird den Tourist-Fahrer mit freundlichen Augen ansehen. Wenn man den Verkaufs-Erfolg dieses Fahrzeuges betrachtet, kann man nur zu der Auffassung gelangen, daß die Leute doch nicht so dumm sind, wie man manchmal glaubt. Wir würden jedenfalls nicht zögern, den Apparat zu empfehlen oder auch selbst zu kaufen, wenn uns jemand danach fragt!

Robert Poensgen

DIE JUNIORENMEISTER 1959

Nachdem wir im letzten Heft den großen Tieren Weihrauch gespendet haben, sind jetzt die Junioren dran. Sie haben es mindestens ebenso verdient, denn kaum eine Meisterschaft wurde in diesem Jahre so hart ausgefahren, und keine war so hart . . . ausgeschrieben. Kaum mehr als einen Monat dauerte die ganze Junioren-Saison. Wer dies erfolgreich durchzustehen vermochte, der hat den Siegeslorbeer reichlich verdient. Wenn diese Leute nun im nächsten Jahre die Lizenz nehmen, die meisten werden das tun, so können sie dies ruhigen Gewissens tun. Zwar werden sie zunächst maschinell hinten dran sein, aber das Maß, das sie an Zuverlässigkeit aufbringen mußten, qualifiziert sie für die Lizenzklasse.

Bevor wir nun auf die Fahrer im einzelnen eingehen, soll noch einiges Grundsätzliche betrachtet werden. Es ist zum Beispiel recht interessant, daß der größte Teil schon knapp vor der Vollendung des dritten Jahrzehnts steht. Das ist ein Alter, in dem sich mancher ausländische Fahrer schon ins Privatleben zurückzieht. Heute, und ganz besonders bei uns, führt im Rennsport ein langer und mühsamer Weg zum Erfolg. Einmal ist es nur wenigen möglich, eine konkurrenzfähige Maschine zu bekommen, ganz zu schweigen vom Gelde. Darüber hinaus rentiert sich die Anschaffung eines so teuren Motorrades nicht. Zwei Jahre ist es konkurrenzfähig, in dieser Zeit kann man ganze acht Rennen bestreiten. Legt man den Anschaffungspreis der Maschine darauf um, so kommt pro Lauf eine Belastung von 500 bis 1000 Maark heraus. Wenn sich in dieser Richtung nicht bald etwas ändert, so wird es mit unserem Nachwuchs bald schlecht bestellt sein. Daran ändern die überfüllten Felder gar nichts. Die Quantität allein machts auch nicht, Qualität ist gefragt, und qualifizierte Fahrer bildet man nicht im Laufe von ein paar Rennen heran.



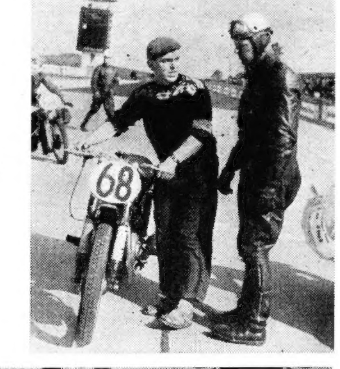
Fluhrer



Sicheneder



Scharf



Hamelmann



Luthringhauser/Hörner

Karl Fluhrer wurde Juniorenmeister in der 125er Klasse. Er ist sozusagen das Glückskind unter den Ausweislern. Er besitzt eine Maschine von internationalem Format. Dies hat er seinem Freund Kronmüller zu verdanken. Der ehemals sehr erfolgreiche Lizenzfahrer hat Fluhrer, der seit 1951 sein Helfer war, in die Steigbügel geholfen. Er bekam Maschinen, und er erhielt die zum Erfolg notwendige Unterstützung. Nach zwei Jahren Lehr- und Helferzeit im Rennbetrieb wagte der heute 29 Jahre alte Automechaniker den ersten Start. Zunächst hatte er eine Moto-Guzzi, später stieg er auf M.V. um. Mit dieser fuhr er 1957 seinen ersten Sieg. 1958 gelang ihm mit einer Ducati der Anschluß an die Spitze. Er wurde Juniorenmeister, den Titel bekam er auch in diesem Jahre. Seine Pläne für 1960 sind noch offen.

Martin Sicheneder ist mit seinen 25 Jahren der jüngste unter den Juniorenmeistern. Er gehört zum hoffnungsvollen Nachwuchs der einstmals so erfolgreichen Münchner Fahrergemeinde. Auch er erlernte das Handwerk des Kraftfahrzeug-Schlossers. Er fing die Rennerei ganz groß an, mit einer R 51. Dieses Motorrad war dem nicht mit einer athletischen Figur gesegneten Sicheneder zu schwer. Auch seinem Geldbeutel stand diese Maschine feindlich gegenüber. Darum stieg er beruflich um, er verlegte sich auf das Betreiben und Reparieren von Spiel- und Musikautomaten. Bitte, keine Mißverständnisse, der Martin ist kein Automatenschreck. Seine nächsten Maschinen waren schnelle, aber nicht sehr haltbare DKW,s. Zwar konnte er auf diesen sein Talent zum Fahren beweisen, die Erfolge jedoch blieben spärlich. 1958 besserte sich die Lage etwas, da er erstmals mit einer luftgekühlten Adler an den Start ging. Diese baute ihm Willi Klee über den Winter auf Wasserkühlung um, damit war ihm der Weg nach oben frei.

Conrad Scharf aus Hagen, Meister bei den 350ern, ist genau am gleichen Tage wie Fluhrer (16. 1. 1930) in einem kleinen Ort in der Nähe von Kassel geboren. Beruflich ist er mit der Rennerei gar nicht verwandt, er ist Maurer, und diesen Beruf übt er heute noch aus. Recht unglücklich, denn bei ihm treffen Berufs- und Sportsaison zusammen. Seinen Führerschein machte er schon mit 16 Jahren, aber der erste Start im Rennen war erst 1957 auf dem Nürburgring. Er hatte schon damals eine Max. Die ersten beiden Rennjahre waren nicht allzu erfolgreich, er blieb vom Pech verfolgt. 1959 jedoch kam er zu Meisterehren, Scharf brauchte dazu keine lückenlose Siegesserie. Mit einem Ersten und zwei Plätzen fuhr er seine Meisterschaft zusammen. Im nächsten Jahre wird er die Lizenz nehmen und mit um die deutsche Meisterschaft fahren.

Den Meistertitel in der Ausweis-Senior gewann Klaus Hamelmann. Auch er ist Jahrgang 30 und gehört schon der reiferen Jugend an, die sportliche Fahrerei betreibt er schon seit einiger Zeit. Er begann 1953 auf einem . . . Ford 15 M. Als Holzkaufmann im ererbten Geschäft kann er sich auch etwas aufwendigere Sportarten leisten. Dennoch hält er es mehr mit den Zweirädern, auf diesem Gebiet versuchte er es zunächst mit einer Bergmeister, mit welcher er nicht nur Ausfälle sondern auch Goldmedaillen erzielte. Zunächst war nämlich sein Betätigungsfeld nicht die Rennerei. Er startete bei der Rheinlandfahrt und ähnlichen Veranstaltungen. 1955 wurde er bei der Rallye Solitude mit dem 15 M Klassensieger. Später stellte er sich auf Horex um, er fuhr eine Resident, außerdem hielt er sich eine R 50. Mit der BMW wurde er Klassensieger bei der Rheinlandfahrt, die Horex bewegte er zeitweilig auf Gras. Ein Jahr später wandte er sich dem Rennsport zu. Die Resident hielt allerdings nicht, was sie versprach. Darum machte er sich für 1959 eine Imperator 452 ccm zurecht, sie brachte ihn heuer zur Meisterschaft.

Klaus Hamelmann will auch im nächsten Jahr bei den Junioren fahren, er hofft für 1960 eine Maschine von Münch zu bekommen, damit hätte der Coesfelder ein ausgezeichnetes Fahrzeug, und Münch endlich einen Fahrer.

Heinz Luthringhauser mußte ein Jahr lang hinter dem schnellen Deubel herfahren. 1959 endlich war er mit der Ex-Ritter-RS allein auf weiter Flur. Jetzt konnte er auch auf der Straße zu Erfolgen kommen, und Erfolge, die ist er gewöhnt. Er gehört nämlich zur alten Fahrergarde. Schon 1950 begann er die Gespann-Rennerei zusammen mit seinem Beifahrer Hörner. Die beiden beteiligten sich ausschließlich an Bahnrennen, sie erhielten 1955 die Lizenz, ein Jahr später wurden sie international zugelassen. In den folgenden zwei Jahren fuhr diese Mannschaft 21 erste Plätze heraus. 1958 sattelte Luthringhauser auf die Straßenrennerei um, zwei Jahre Anlauf und wieder vorn dran. Da er mit dem bißchen Juniorenpokal nicht ausgelastet ist, fungiert er bei Ritter gelegentlich als Beifahrer. Außerdem versetzt er mit der RS seine ehemaligen Konkurrenen, die Bahnfahrer in Erstaunen.

1960 wird Luthringhauser mit seiner BMW mit um die Deutsche Meisterschaft fahren.

Die Motorsport-Vereinigung Nürnberg (DMV)

legt Wert auf die Feststellung, daß ihr Vorsitzender Fritz Rotermundt nichts mit dem Trialpokal-Endlauf in Nürnberg zu tun hatte und daß kein Mitglied dieses Clubs irgendeine Funktion bei dieser Veranstaltung bekleidete. Unser Berichterstatter ist in diesem Punkt einem Irrtum zum Opfer gefallen. Zwar hatte sich Fritz Rotermundt, obwohl er vor zwei Jahren (zusammen mit Carl Jurisch) wegen der Aufdeckung von Unregelmäßigkeiten aus dem ADAC ausgeschlossen worden war, der Fahrtleitung in uneigennütziger Weise für die Organisation zur Verfügung stellen wollen, um Pannen zu verhüten, doch wurde dieses Angebot vom MSC Nürnberg abgelehnt. Wir bitten diese Meldung und die Erwähnung von Fritz Rotermundt im Leitartikel dieses Heftes zu entschuldigen.

Die MVN legt auch Wert auf den Hinweis, daß nicht der MSC Nürnberg, sondern vielmehr die MVN seinerzeit Veranstalter des anerkannt gut organisierten Georg Thumshirn-Gedächtnis-Trials war.

Nette Bengels

schneidige Buam!

Zu mir kam einmal ein Ausweisfahrer und klagte mir sein Leid, die Zeitungen schrieben so selten oder gar nie etwas über die Nachwuchsfahrer. „Man liest immer nur Schmider — Zitzewitz — Hessler — Wellnhofer und die Bilder dieser Fahrer werden jedes Jahr x-mal gezeigt. Daß wir Ausweisfahrer, ohne jegliche Industrieunterstützung, es oft viel schwerer haben, daß viele von uns per Achse Hunderte von Kilometern weit fahren, um an einer Geländefahrt teilnehmen zu können, davon ist nie die Rede!"

Sicher, der Junge hat recht. Ich habe ihm aber erklären müssen, daß von Schmider, Zitzewitz, Hessler, Wellnhofer und wie die heute bekannten Fahrer alle heißen, auch nicht die Rede war, bevor sie sich aus dem großen Feld sichtbar hervorgehoben hatten, bevor sie plötzlich „da" waren. Und daß jeder, der heute noch als kleiner und unbekannter Ausweisfahrer startet, die Chance hat, eines Tages auch zu den „Großen" im Geländesport zu gehören, über die man spricht, über die man schreibt, deren Bilder man bringt, weil sie für die anderen beispielhaft sind!

Wenn man als Journalist mit Notizblock und Kamera irgendwo an der Strecke steht, dann erkennt man oft schon am Motorengeräusch, an der Sitzposition, an den Klamotten, wer da kommt, lange bevor man die Startnummer entziffern kann — die Fahrer nämlich, die seit Jahren mit dabei sind, die man in allen Lebenslagen studiert hat, deren Fahrstil man kennt, deren Erfolge man auswendig weiß. Man macht die Kamera schußbereit, weil man weiß, daß es jetzt etwas zu sehen gibt, das im Bilde festgehalten zu werden sich lohnt.

Und dann kommt ein anderer Fahrer, den man erst an Hand seiner Startnummer im Programm definiert. Und wenn er gut, auffällig gut gefahren ist, macht man ein Zeichen hinter den Namen, zum Knipsen ist es dann meist schon zu spät. Erst in der zweiten oder dritten Saison, wenn man den gleichen Mann ein oder zwei Dutzend Mal gesehen hat, wenn einem der Name und die Eigentümlichkeiten der Fahrweise geläufig geworden sind, dann weiß man, ob sich der „Schuß" voraussichtlich lohnen wird oder nicht.

Nun, am Ende der Saison, ist die Zeit da, da sich einige der Ausweisfahrer dieser Saison so weit aus der Menge ihrer Konkurrenten hervorgehoben haben, daß wir ihnen gerne eine Seite widmen. In sechs Klassen ist der Titel „Bester Ausweisfahrer im Gelände 1959" vergeben worden. Warum nur in sechs? Es sind doch neun Klassen zu fahren? Nun — es sind nur relativ wenige Ausweisfahrer, denen es möglich war, die ganze Saison systematisch durchzufahren. Manch einer mußte, obwohl er nach drei, vier Läufen in guter Position lag, aufgeben, weil die Finanzen nicht ausreichten, mancher hat Maschinen-Pech gehabt. Und einer — der Stier in der 250er Gespann-Klasse — hat den Verlust seines Nachwuchs-Titels der Sturheit eines Fahrtleiters zu verdanken, der ihn wegen zu spät abgegebener Nennung nicht zum Start zuließ. Auch für einen Ausweisfahrer langt es nicht, ein paar Klassensiege oder gute Plätze zu haben, auch von ihm wird, wenn er sich an der Meisterschaft beteiligt, gefordert, daß er (als Solist) mindestens fünf Läufe mitfährt und mindestens 1000 Punkte sammelt.

Schauen wir uns die Bilder der diesjährigen Nachwuchs-Besten an, es sind lauter nette Kerle, einer wie der andere, sympathische Gesichter, aus denen schon eine gewisse Energie spricht. Schauen wir uns die Lebensläufe an, deren jeder die Antwort auf die so oft gestellte Frage ist: Wie werde ich Motorsportler. In gewissem Sinne überraschend ist die Tatsache, daß unter den sechs Nachwuchs-Besten nur zweie noch unter 20, also quasi von der (Berufs-) Schulbank weg in den Sattel geklettert sind.

Was wir erfreulich finden: Es sind unter den besten Nachwuchsfahrern dieses Jahres einige, die ein beachtliches Talent in fahrerischer wie technischer Hinsicht mitbringen, ja sogar einige, die an Können jetzt schon durchaus ins Feld der Lizenzfahrer passen. Und keiner unter ihnen will im nächsten Jahr die Flagge streichen, alle wollen wieder mit dabei sein, gesunder, talentierter Nachwuchs für die „alten Hasen", die sich nach dieser Saison zur Ruhe setzen wollen. Wir wünschen all den jungen Kerlen Hals- und Beinbruch für 1960 und wünschen ihnen, daß sie es schaffen, die finanziellen und zeitlichen Schwierigkeiten zu überwinden, die sich heute jedem entgegenstellen, der im Geländesport etwas werden will!

R. P.



Schnitz



Molle

100 ccm: Manfred Schnitz aus Bietigheim auf Hercules K 101, 19 Jahre alt, als Motorradschlosser bei Otto Kohfink gelernt, erst seit Mai 1959 aktiv, 8 Goldmedaillen

125 ccm: Reinhold Schneider aus Eitra (Kr. Hersfeld) auf DKW-Eigenbau, 20 Jahre alt, Maschinenschlosser, seit Juni 1958 aktiv, seither bei 28 Veranstaltungen 19 Goldmedaillen, 1959 hessischer DMV-Geländemeister

175 ccm: Horst Molle aus Augsburg auf Ardie, 23 Jahre alt, gebürtiger Niedersachse, Elektro-Installateur, seit 1956 Moto-Cross, seit Ende 1957 Geländesport, 1959 bei 8 Starts 7 Goldmedaillen, darunter — als einziger Ausweisfahrer — bei allen 6 Meisterschaftsläufen Gold

Schneider



Latz



Seitenwagen-Gespanne bis 350 ccm: Toni Latz aus Bad Godesberg auf Horex-Resident, 26 Jahre alt, Karosserie-Schlosser, seit 1958 aktiv, 5 Goldmedaillen



Askani

250 ccm: Konrad Seger aus Nürnberg auf Zündapp, 22 Jahre alt, Kfz.-Handwerker, seit 1956 aktiv, 12 Goldmedaillen, hervorragender Stilfahrer, startet 1960 mit einer englischen Maschine in der 500er-Klasse

Seitenwagen-Gespanne über 350 ccm: Bob Askani aus Worms auf Zündapp, 30 Jahre alt, beruflich sehr vielseitig — zwei Meistertitel als Glasreiniger und Schädlingsbekämpfer, Drogist, aktiv seit 1958, 8 Goldmedaillen

Fotos: kraftrad (4)
privat (1)
Wieland (1)



Seeger






Von links nach rechts: 500 ccm: Konrad Wellnhofer aus München auf BMW, Textilkaufmann, 33 Jahre alt, seit 1952 aktiv, zweimal deutscher Geländemeister (1955 in der 175er-Klasse, 1958 in der 500er-Klasse), 4 Sechstagefahrten, davon einmal in der Trophymannschaft, ca. 40 Goldmedailen. *250 ccm:* Edwin Linder aus Amtzell auf Puch, Kraftfahrzeugschlosser, 26 Jahre alt, seit 1954 aktiv, 1958 „bester Ausweisfahrer im Gelände", 2 Sechstagefahrten, einmal Gold, einmal Silber, insgesamt 18 Goldmedaillen. *175 ccm:* Lorenz Specht aus Ludwigsmoos bei Neuburg/Donau auf Zündapp, 28 Jahre alt, Mechaniker, seit 1953 aktiv, 4 Sechstagefahrten, davon dreimal in der Trophymannschaft mit Gold, insgesamt 64 Goldmedaillen. *100 ccm:* Werner Schell aus Fürth auf Hercules K 101, 26 Jahre alt, Bau- und Kunstschlosser, seit 1956 aktiv, 2 Sechstagefahrten, mit Pech zwei Silbermedaillen.

Sechs Trial-Medaillen vergeben:

Die Trial-Pokal-Wertung wird im großen und ganzen anerkannt, wenn auch in diesem Jahr die Vergabe der Vorläufe und vor allem des Endlaufes sich großenteils als wenig glücklich erwiesen. Der seit nunmehr vier Jahren gleichbleibende Status der Geländemeisterschaft mit den Gelände-Geschwindigkeitsprüfungen als „Zünglein an der Waage" wird auch nur noch von wenigen kritisiert. Hart umstritten aber bei Fahrern, Funktionären und Journalisten ist die Ausschreibung der Trial-Medaille, einer Neuerung der abgelaufenen 1959er Saison.

Wir sind nach den Beobachtungen dieses Jahres durchaus der Auffassung, daß sie auch für 1960 beibehalten werden sollte, wenngleich man den Veranstaltern, vor allem den sichtlich „Trial-unwilligen", schärfer auf die Finger gucken muß, damit die Auswahl der Sektionen nicht gar so mit der linken Hand geschieht und damit die Trials (siehe „Holzauges Gedankensplitter") nicht den Fahrplan der Meisterschaftsläufe durcheinanderbringen.

Wir meinen: Die Trial-Fahrerei ist für jeden gut, der im Gelände etwas werden und etwas bleiben will. Stilfahren schont Kräfte und Maschine. Die reine Spezialisierung auf Trial aber bringt die Gefahr mit sich, daß die Maschinen zu staksig und die Fahrer zu bedächtig werden (siehe England). Darum tut es gut, wenn auch die schnellen Geländefahrer hin und wieder gezwungen werden, in beobachteten Sektionen schön zu fahren, ohne daß sie das schnell fahren verlernen. Zudem gibt die Wertung für die Trial-Medaille auch Privatfahrern eine Chance im Rahmen der Geländemeisterschaft und einen Anreiz, mitzumachen.

Die Tatsache, daß zwei der Trial-Medaillengewinner (Liedl und Schmider) gleichzeitig Geländemeister wurden, zwei weitere (Schell und Wellnhofer) Vizemeister und auch Specht und Linder gut in der Meisterschaftstabelle stehen, beweist keinesfalls das Gegenteil. Andererseits gab es bei den Nachwuchsfahrern wie bei den Lizenzfahrern, die allein ihres Maschinenmaterials wegen nicht für die Spitzengruppe in Frage kamen, auch einige, die sich bei der Trial-Medaille weit nach vorn schieben konnten. Wir hoffen also, daß die OMK-Trial-Medaille auch 1960 wieder ausgefahren wird.

In Uelzen gegründet: „Trialgemeinschaft Nord"

Nach den in Nürnberg gesammelten und anderen trüben Erfahrungen beschlossen die Trial-Fahrer Norddeutschlands, sich zusammenzuschließen zu einer Interessengemeinschaft, die sich mit den Anliegen der Trialfahrer allein beschäftigt. Die Gründungssitzung fand, man hält dort etwas auf einen sportlichen Rahmen, im Anschluß an das Hellkuhlen-Trial des M.C. Ebstorf statt. Es wird niemand wundern, daß auch dieser Schritt in Sachen Trial von den alten Uelzener Revolutionären getan wurde. Wie einst im April zeichnen auch diesmal die Herren E. A. Heicke, Erland Asmus, Eduard Stellmacher verantwortlich, dazu kamen aus den Kreisen der erfolgreichen Trialisten Gerhard Beyer und Heinrich „Schnurrbart" Meyer. Aus den Reihen des DMV kam noch der Rechtsanwalt H. von Poncet hinzu, der auch mit der Gründung des Vereines beauftragt ist. Der vorbereitende Ausschuß, der sich aus den obengenannten Herren zusammensetzte, arbeitete vor der Veranstaltung ein 15 Punkte umfassendes Programm aus, welches als Basis für die Gründung und die sich daran anschließenden Verhandlungen diente. Zum besseren Verständnis der Ereignisse geben wir hier den Wortlaut einmal wieder.

Das Uelzener Programm

1. Regelmäßige Übermittlung von Trial-Informationen aus dem norddeutschen Raum.
2. Vermeidung von Terminüberschneidungen durch Aufstellung eines norddeutschen Terminkalenders.
3. Schaffung und regelmäßige Ergänzung einer Fahrerliste.
4. Einführung einer getrennten Wertung zwischen mehrfach erfolgreichen Fahrern (Experten-Klasse) und dem Nachwuchs (Junioren-Klasse).
5. Herausgabe von Presse-Informationen.
6. Beratung von Veranstaltern.
7. Austragung regionaler Meisterschaften.
8. Bestimmungen über Reifenprofile in Angleichung an internationale Handhabung.
9. Einheitliche Richtlinien über Preise.
10. Empfehlung trialkundiger Sportkommissare.
11. Bereitstellung von Trainingsmöglichkeiten.
12. Vermittlung von Experten für Trial-Trainingstage und Lehrgänge.
13. Techn. Beratung der Fahrer (Maschinenvorbereitung).
14. Hinweise auf verkäufliche Trialmaschinen und Teile.
15. Unterrichtung der OMK sowie der Motorsportverbände über Trialerfahrungen und Nöte.

Es wurde von verschiedenen Seiten her bekundet, die Trialgemeinschaft Nord soll weder eine Kampforganisation sein, noch wolle man neben ADAC und DMV eine „dritte Partei" gründen. Es sei viel mehr die Absicht, die Interessen der Trialfahrer mit etwas mehr Nachdruck zu vertreten und beratende Funktionen auszuüben. So wie die Verhältnisse heute liegen, ist es kein Wunder, wenn diese Gründung die einstimmige Befürwortung der aktiven Fahrer fand.

Im Zuge der Gründungsversammlung nahmen einige berufene Leute zu den mit dem Trial verbundenen Problemen Stellung. Die zum Teil stark voneinander abweichenden Ausführungen zeigten, wie wenig man über die Situation des Trials in Deutschland und die Haltung der OMK dazu weiß.

Gert Lohse, ADAC Hamburg, und Walter Aukthun, Fahrervertreter der OMK, bekundeten, die OMK stünde dem Trial sehr freundlich gegenüber. Man habe in Offenbach alles getan, um dieser Sportart zu einem guten Start zu verhelfen, wenn dies nicht immer gelungen sei, so liege das zum Teil außerhalb der Kompetenzen der Dachorganisation. Außerdem dürfe man nicht vergessen, daß man im ersten Jahre noch nicht allzuviel Perfektion verlangen dürfe. Im Gegensatz dazu äußerte sich Ernst Leverkus, er war der Ansicht, die OMK übe nach wie vor eine Zurückhaltung dem Trial gegenüber. Eine Umstimmung sei nur mit sehr viel Vorsicht und Geschick möglich. Nichts sei gefährlicher und für das Trial schädlicher als die Gründung einer Gemeinschaft, die sich auf dem Protestwege für das Trial einsetzt. Man solle vielmehr versuchen, der OMK Vorschläge aus der Praxis zu machen, in diesem Sinne sei auch eine derartige Gemeinschaft angebracht.

Anschließend daran bekundete der Fahrer Gerhard Beyer, dies sei nichts anderes als die Absicht der Interessengemeinschaft gewesen. Man wolle in Form von ruhigen, fairen Gesprächen Vorschläge und Verbesserungsmöglichkeiten unterbreiten.

Weiterhin wurde beschlossen, Walter Aukthun für die nächste OMK-Sitzung das notwendige Informations-Material zu übergeben, damit er die Interessen der Trial-Fahrer dort in der nötigen Form vorbringen kann. Der 4. Dezember wird zeigen, wie man sich höheren Orts zur Frage Trial stellt, und welche Erfolge die Arbeit der Trialgemeinschaft zeigt.

AUF STOTTERN

Der Wunsch, einen Roller oder ein Motorrad zu haben, tritt oft schon eine ganze Weile vor dem Zeitpunkt auf, zu dem das Geld beisammen ist.

Wie man sich verhält, wenn man ihn spürt, ist eine Frage des Temperaments. Der eine stellt ihn noch ein Stück zurück und beschließt zu sparen, der andere kauft die Maschine gleich, zahlt 200 DM an und stottert an den Rest eineinhalb Jahre hin. — Wie die meisten Leser schon als Kind gelernt haben, ist die Methode eins die schönere. Die Mehrzahl der deutschen Kraftfahrer aber kehrt sich nicht daran, was ihre Mutter sagt: laut NSU zahlt nur ein Drittel der Motorradkäufer bar, unter den Rollerfahrern findet man 40 Prozent Barkunden.

Wo kriegen die andern das viele Geld geliehen?

Sie kriegen's entweder von einer Teilzahlungsbank oder vom Händler (der es sich seinerseits auch von der Bank vorschießen läßt).

Gehen wir zuerst zur Bank. Diesen Weg nennt der Fachmann „A-Geschäft".

Wir kommen persönlich, weil die Bank den guten Eindruck, den wir machen, sehen will, zeigen unsern Ausweis her, weisen nach, wo wir arbeiten und was wir dafür bekommen, füllen ein Selbstauskunftsformular aus (Arbeitgeber, Polizei etc. werden in der Regel nicht hinzugezogen) und stellen unseren Kreditantrag.

Die Bank überlegt sich nun an Hand der Unterlagen und unseres Gesichts, ob wir kreditwürdig sind. Gesichertes Einkommen ist dazu Voraussetzung, Sie müssen aber nicht unbedingt Angestellte sein, auch selbständige Leute, die ihr eigener Direktor sind, können den Kredit bekommen; sie beweisen ihre Bonität durch Finanzamtsbelege.

Sodann wird der Vertrag geschlossen, die Höhe des Kredits, die Laufzeit, die Gebühren und die Raten werden festgelegt, und Sie kriegen ein Scheckheft, gehen ins Geschäft und kaufen sich innerhalb 90 Tagen Ihr Motorrad.

Für die Rückzahlung gibt es keine festen Regeln, nur die, daß 18 Monate Laufzeit das Maximum ist. Wieviel Sie jeden Monat zahlen, wird streng individuell mit Ihnen ausgehandelt und richtet sich nach Ihrem Einkommen und Ihrer Leistungsfähigkeit.

Es handelt sich — was wichtig ist zu wissen — bei Teilzahlungskrediten dieser Art immer um „Restkaufpreisfinanzierung", das heißt, die Bank erwartet, daß Sie einen Teil des Preises (zirka 25 Prozent) aus eigener Tasche aufbringen. Man darf dies als gerecht bezeichnen, denn Sie sollen damit zeigen, daß Sie nicht nur willens, sondern auch in der Lage sind, etwas für Ihr Fahrzeug zu tun. Die Selbstbeteiligung ist gewissermaßen der Beweis Ihrer finanziellen Kräfte (und für die Bank ein Sicherheitsfaktor).

An zusätzlichen Sicherungen verlangt die Bank Fahrzeugteilversicherung gegen Brand und Diebstahl (Vollkasko nicht) und Hinterlegung Ihres Kfz.-Briefes; denn die Ware bleibt, wie immer, wenn sie nicht bezahlt ist, bis zur völligen Begleichung Eigentum des Kreditgebers.

Nun wird es Sie nicht wundern, zu erfahren, daß das Geld nicht ganz umsonst verliehen wird. Die Kreditgebühren betragen monatlich 0,8 bis 1% des kreditierten Betrages (bei höheren Summen 0,8). Das bedeutet, daß Sie auch im letzten Monat, wenn von den ursprünglichen 1000 nur noch 100 DM stehen, für die gesamte Summe, die Sie geborgt haben, zahlen müssen, also 8 Mark. In diesen Gebühren, erfahren wir, sind nicht nur die Zinsen, sondern auch alle anderen Unkosten enthalten, die der Bank entstehen, einschließlich ihres Gewinnanteils, der Zinsen, die sie selber zahlen muß, des Risikos usf. — was sich für den Kunden allerdings ziemlich gleich bleibt, denn Geld ist Geld, egal, wie's heißt.

Und, wie man sieht, ist's nicht ganz wenig Geld — aber was kriegt man heute schon geschenkt? Wenn Sie woanders Geld zu leihen nehmen, zahlen Sie genausoviel. Und wenn Sie zu Ihrem Onkel gehen, müssen Sie drum betteln. Bei der Bank dagegen — die Kreditinstitute legen Wert auf diese Feststellung, sind Sie ein richtiger Kunde, ebenso wie wenn Sie beim Krämer drei Pfund Salz einkaufen.

Neben dem A-Verfahren findet auch das B-Verfahren manche Freunde; es spielt sich, wie bereits gesagt, beim Einzelhändler ab. Sie besprechen mit ihm die Zahlungsweise, er prüft die Unterlagen, Sie stellen gemeinsam mit ihm den Kreditantrag bei seinem Institut, zahlen ein Viertel an und das Übrige monatsweise an die Bank zurück; ihr gegenüber steht der Händler für Sie gerade. Die Kosten sind ungefähr dieselben wie beim A-Geschäft.

Wir würden, wenn wir auch auf Pump einkauften (was wir nicht tun) und wenn wir wählen müßten, das A-Verfahren nehmen, besonders wenn wir vorhätten, öfters Geld zu leihen. Man avanciert nach den ersten Geschäften mit der Bank sozusagen zur Stammkundschaft, und Stammkunden — das weiß man schon vom Metzger her — genießen überall bevorzugte Behandlung. Auch die Bank macht keine Ausnahme: der alte Kunde, der schon mehrere Kredite erfolgreich und zufriedenstellend durchgestanden hat, wird sich, wenn er einmal mit größeren und komplizierteren Wünschen kommt, wahrscheinlich leichter tun als der gänzlich neue, unbekannte.

Und noch ein zweiter Grund spricht für das A-Geschäft. Sie sind mit A-Kredit in Händlerkreisen beinahe ebenso beliebt wie jemand, der barzahlt (beinahe, nicht ganz, denn auch der Händler kommt dabei nicht völlig ungeschoren weg). Und solche Leute haben erfahrungsgemäß weit größere Chancen, Rabatte oder kleine Sonderleistungen (Gepäckträger umsonst, Soziussattel gratis, dies und das kostenlos montiert etc.) herauszuschinden, als andere, die auf Stottern zahlen und dem Verkäufer damit schon genug Sorge machen.

A. O.

Die Sitzungen der internationalen technischen Kommission (CTI)

die anläßlich des FIM-Herbstkongresses in Barcelona vom 20. bis 24. 10. 59 stattfanden, beschäftigten sich u. a. mit folgenden, allgemein interessanten Programmpunkten:

„Formel 1"- und „Sportmaschinen", Motorroller und **Definition der Weltrekorde, Sturzhelme, Plastik-Tanks.**

Für die **„Formel 1"- und „Sportmaschinen"** wurden innerhalb der CTI keine neuen Beschlüsse gefaßt, denn der seit Jahren schon gefaßte Plan, ab 1960 die schwere Soloklasse (500 ccm) in der Weltmeisterschaftswertung wegfallen zu lassen, wurde auf unbestimmte Zeit vertagt. Dazu sah sich die CTI durch die Tatsache veranlaßt, daß die Unfallquote in der großen Soloklasse eher unter als über dem unvermeidlichen Durchschnitt liegt. Auch haben die seitherigen Formel-1-Rennen bisher weder die erhoffte Beteiligung noch Bedeutung erlangt. Das soll nicht heißen, man hätte Lust, die Formel 1 fallen zu lassen. Vielmehr soll sie vorläufig zur Sammlung weiterer Erfahrungen dienen.

Anlaß für eine neue **„Roller-Definition"** gab die starke Entwicklung parallel zum Motorrad und die beabsichtigte Beteiligung von Motorrollern an bedeutenden Sportereignissen, wie z. B. auch der 6-Tage-Fahrt. Nachdem man sich lange Zeit nicht über die wirkliche Definition der Roller im klaren war, machte CSI-Präsident Graf Lurani den Vorschlag, die Kniefreiheit, die durch eine noch anzufertigende Schablone festgelegt wird, als entscheidendes Merkmal hervorzuheben. Diese Schablone soll das Maß zwischen Steuerkopf (Frontschild) und Fahrersitz festlegen. Außerdem müssen sich die Knie des Fahrers, bei aufgestellten Füßen auf das Bodenbrett, berühren können.

Es wurde in diesem Zusammenhang auch eine vorläufige Liste wettbewerbsfähiger Roller zusammengestellt, die von den nationalen Verbänden überprüft und schnellstmöglich ergänzt werden soll:

Aus Italien (bzw. Lizenznehmern): Vespa, Lambretta, Rumi, Parilla;

aus Frankreich: Motobecane, Motoconfort, Peugeot, Terrot, Alcyon, Bernadet, Rhoson, Monet-Goyon, Automoto, Manurhin;

aus Großbritannien: BSA/Sunbeam, DKR, Sun;

aus der CSR: Cezeta, Manet;

aus Österreich: Puch, KTM, Lohner;

aus der Schweiz: Condor;

aus der DDR: Pitty, Wiesel;

aus Schweden: Husqvarna;

aus Norwegen: Tempo;

aus der UdSSR: Viatka, Tula;

aus der Bundesrepublik: Adler (Junior), DKW (Hobby), Goggo, Heinkel, Maicoletta, NSU (Prima), Progress, Triumph-Nürnberg (Contessa, Tessy), Zündapp (Bella), Dürkopp (Diana).

Der Sportkodex über **Weltrekorde** befindet sich in Neubearbeitung. Die noch strittigen Punkte sollten möglichst zwischen dem CTI-Präsidenten H. W. Bönsch und dem Ausschuß-Vorsitzenden S. Nacci geklärt werden. Darunter fallen beispielsweise die Fragen der Mittelwertbestimmungen (Zeit oder Geschwindigkeit), der übertriebenen Genauigkeit der Motoren-Abmessungen usw.

Da die britischen und deutschen Normen für **Sturzhelme** nicht ausreichend sind, dürfen ab Januar 1960 nur noch Helme verwendet werden, die von der OMK (bzw. einer anderen FMN) abgenommen und durch eine Perforation auf der Belederung gekennzeichnet sind. Bei Auslandsstarts kann die Überprüfung des Helms gleichzeitig mit der intern. Lizenz beantragt werden.

Trotz verschiedener Pannen mit **Plastik-Tanks** sollen hier die Entwicklungsmöglichkeiten nicht durch Verbote gehemmt werden.

Die intern. 6-Tage-Fahrt 1960 soll entgegen allen Erwartungen in Bad Aussee, Österreich, durchgeführt und in ihren Rahmen die in Österreich bereits erprobten „Spezial-Tests" (also jedenfalls Berg- und Gelände-Sonderprüfungen — D. Red.!) eingebaut werden. Die letzte Entscheidung trifft der kommende FIM-Frühjahrskongress in der Schweiz. Auch wurde darüber diskutiert, ob bei der 6-Tage-Fahrt Geländereifen verboten und nur „normale" Reifen zugelassen werden sollen.

10—24stündige **Langstreckenrennen** sollen unter dem Motto „Prix de L' Endurance" gefördert werden.

Wellnhofer Anzug



„Du fährst viel besser und weniger doofer im Geländeanzug von Wellnhofer"

Dieser schöne Werbe-Slogan stammt weder von Konny Wellnhofer, noch von mir. Dennoch ist er gar nicht so abwegig, wie es im ersten Moment scheinen mag. Denn es hängt wirklich einiges davon ab, was man an hat, wenn man auf dem Motorrad sitzt! Sobald man irgendwie eingeengt oder zu dick eingepuppt ist, wenn dauernd irgend etwas kneift oder flattert oder schlägt, dann wird auch der beste Fahrer nervös. Und wenn man schwitzt oder friert, das eine beim Laufen und Schieben und Stehen, das andere beim schnellen Fahren, immer abwechselnd, dann trägt das ebenfalls keineswegs zum körperlichen Wohlbefinden bei und fördert mitnichten die Fahrtüchtigkeit.

Leichte Overalls, einteilige und zweiteilige, gibt es schon seit Jahren für die sommerliche Fahrerei. Aber tatsächlich hat sich bis dato noch niemand Gedanken darüber gemacht, daß und wie man aus so einem Allerwelts-„Monteur-Anzug" ein vernünftiges Bekleidungsstück für den Motorradfahrer machen könnte. Das blieb Konrad Wellnhofer vorbehalten, den wir den sportlich Gebildeten unter unseren Lesern kaum noch vorstellen müssen. Weil aber immer wieder Neue dazu kommen, und weil nicht alle kraftrad-Leser unbedingt im Sport zu Hause sind, wollen wir Konny noch einmal kurz charakterisieren: als Geländefahrer einer unserer Spitzenleute, zweimal Deutscher Geländemeister (1955 in der 175er-Klasse auf Maico, 1958 in der 500er-Klasse auf BMW), ausgezeichneter Trial-Fahrer, 1959 noch aktiv (Trial-Medaille), 1960 aller Wahrscheinlichkeit nach auch wieder. Dazu aber — und das schuf erst die Voraussetzungen für den Anzug: von Beruf Textil-Kaufmann!

Der Konny Wellnhofer setzte sich also hin und konstruierte auf Grund seiner eigenen sechsjährigen Erfahrungen auf dem Motorrad diesen Anzug, der als Sommerbekleidung zweifellos im Moment das Non-plus-ultra darstellt, der aber auch in der kalten Jahreszeit keineswegs ein überflüssiges Stück Möbel ist.

Der Anzug ist zweiteilig. Das ist wichtig, weil man ihn leicht an- und ausziehen kann (denken Sie bloß dran, wenn Sie 'mal schnell wohin müssen ...!). Die Hose ist ziemlich eng in den Beinen, eben so, daß sie fest ansitzt, man kann die Stiefel drüber oder drunter tragen. Man schlüpft dennoch gut hinein, denn die Hosenbeine werden erst beim Zuziehen der beiden Reißverschlüsse so eng. Diese Reißverschlüsse sitzen listigerweise an der Bein-Innenseite, da sind sie weniger dem Dreck ausgesetzt und auch weniger unter Spannung, werden also geschont.

Ums Gesäß herum und schon in den Knien ist die Hose weit genug, daß nichts spannt oder zwickt. An der Innenseite der Oberschenkel und am Gesäß liegt der Stoff doppelt, man wetzt ihn also nicht so leicht durch. Das Rückenteil der Hose ist relativ weit heraufgezogen, damit man keinen kalten Buckel bekommt, wenn man gebückt auf der Maschine sitzt. Gegen das Herunterfallen wird die Hose durch angeschnittene Träger gesichert, in die Gummi eingearbeitet ist, damit sie auch schön dehnbar sind. Im übrigen kann man sie mit einem Handgriff in der Länge verstellen, sie passen also in jedem Fall wie angegossen.

Über diese Hose samt Trägern wird die Bluse gezogen. Vorn durchgehender Reißverschluß, durch eine Lasche mit zwei kräftigen Druckknöpfen entlastet. Im Bund ist wiederum ein Gummizug eingearbeitet, so daß die Jacke knapp



Konrad Wellnhofer hat den bei ihm beschäftigten Mannequins doch einiges abgeschaut. Er führte den Anzug für uns vor, und man muß sagen, er machte seine Sache gut.

Links oben: Es läßt sich nicht leugnen, im Wellnhofer-Anzug ist man auch auf dem Motorrad ein feiner Mann! Die Krawatte unterstreicht das!! Beachtlich sind die geräumigen Taschen. Als angenehm beim Fahren erweisen sich die engen Hosenbeine, da sie durch Reißverschlüsse zusammengezogen werden, gibt es auch beim Anziehen keine Schwierigkeiten. In der Rückenpartie und dessen Verlängerung ist der Anzug recht füllig geschnitten. Die Jacke reicht bis unter die Hüften.

Rechte Bildleiste: Durch dehnbare Hosenträger sitzt das Beinkleid nicht nur sehr korrekt, sondern es erweist sich auch im Tragen als angenehm; die Träger schneiden nicht in die Schultern. Außerdem sind die Hosenträger an ihrer Vorderseite noch verstellbar. Die Tatsache, daß die Hose weit hinaufreicht, sichert den Nieren eine lange Gesundheit.



anliegt und nicht flattern kann und sich nicht bläht. Sie ist so konstruiert, daß sie auch beim Bücken hinten nicht hochrutscht und den Rücken freigibt. Zwei großzügige Falten im Rückenteil sorgen für bequemen Sitz beim Vornüberlegen auf der Maschine. Der Kragen ist höchst einfach konstruiert, die Zipfel werden durch Druckknöpfe festgelegt, können also ebenso wenig flattern wie die Ärmel, die durch Druckknöpfe eng um die Gelenke geschlossen werden und dem Wind jeglichen Zutritt verwehren.

Der ganze Anzug ist aus einer „atmungs-aktiven" Popeline hergestellt, die bei Nässe und beim Bügeln nicht eingeht und die zwar nicht wasserdicht, wohl aber stark wasserabstoßend ist.

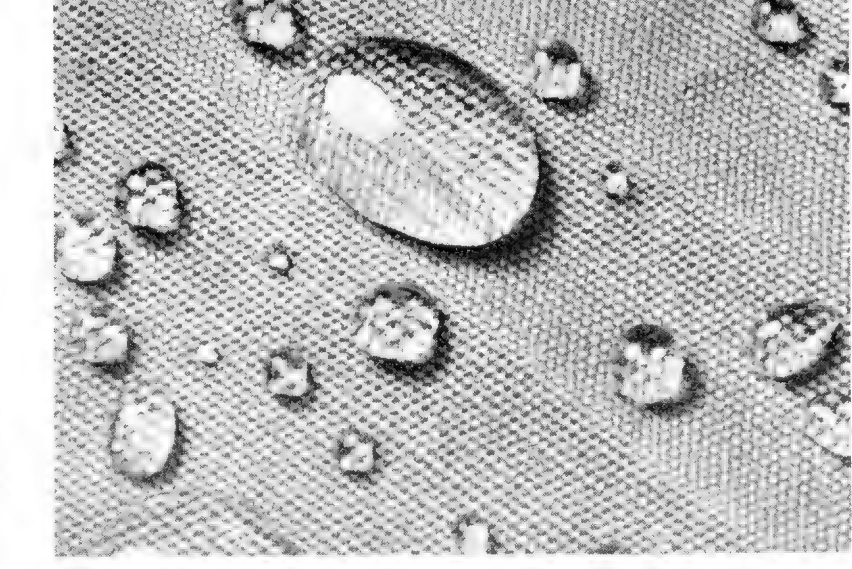
Ich habe die ganze 1959er-Saison den Wellnhofer-Anzug getragen und muß sagen, daß er wirklich das ist, was der Schöpfer versprach: d a s Bekleidungsstück für einen Motorradfahrer! Es ist warm genug, um auch an einem sehr kühlen Morgen noch auszureichen und es ist so leicht, daß ich kaum je das Bedürfnis hatte, die Jacke auszuziehen, und wenn die Sonne noch so heiß vom Himmel brannte. Ich habe gute 15 000 Kilometer im Motorradsattel damit zurückgelegt, aber Abnutzungsspuren sind nicht zu entdecken, es ist keine Naht aufgeplatzt und kein Druckknopf abgegangen. Das scheint mir enorm!

Gewaschen wurde der Anzug von Mai bis Oktober zweimal, das hat aber, wie ich zu meinem Staunen feststellte, der Anti-Wasser-Einstellung so gut wie keinen Abbruch getan, obgleich Wellnhofer sagt, nach dem Waschen müsse das gute Stück mit Essigsaurer Tonerde neu imprägniert werden. Ich bin damit einige Male in Regen gekommen, nicht gerade Wolkenbruch, aber doch so, daß ich ohne den Wellnhofer-Anzug mein Gummizeug ausgepackt hätte, dabei ist kein Tropfen durchgegangen! Ich habe mich in diesem Anzug so frei gefühlt wie nie zuvor, ich finde, er sitzt wie eine zweite Haut! Bloß nicht so eng! Auf alle Fälle ist er mir lieber als das Lederzeug! (Dessen Qualitäten natürlich auf anderem Gebiet liegen, das dafür aber auch eine gewaltige Stange mehr kostet.)

Nicht zuletzt möchte ich als Vorzug erwähnen, daß der Anzug durch seine leuchtenden und dennoch recht geschmackvollen Farben ausgezeichnet aussieht und überdies seinen Träger schützt, weil die Farbe im Straßenverkehr weitaus mehr ins Auge fällt, als die dunkle Tönung des Lederzeugs oder des Gummi-Anzuges.

Wer sich selbst oder einem anderen Motorradfahrer also ein passendes Weihnachtsgeschenk machen möchte, der darf diesen Anzug getrost ins Auge fassen. Wer einen aktiven Geländefahrer damit erfreuen will, den muß ich allerdings insofern warnen: Die meisten Leute, die Geländemeisterschaften, Sechstagefahrten und so etwas mitfahren, tragen nämlich den „Wellnhofer" bereits. Daß der Anzug sich bei diesen ausgesprochenen Fachleuten so rasch durchgesetzt hat, ist ein derartiger Qualitäts-Beweis, daß dieser Artikel sich eigentlich allein dadurch erübrigt! Was dran anders oder besser zu machen wäre? Tut mir leid — ich wüßte nichts!

Robert Poensgen



Linke Bildleiste: Der Rücken der Jacke ist mit einer sehr tiefen Golf-Falte eingesetzt. Dadurch ist eine tadellose Bewegungsfreiheit gewährleistet. Der Gummizug, der die Jacke am Hochwandern hindert, ist sehr solide und aufwendig gemacht. Man findet eine solche Verarbeitung sonst nur bei ganz exclusiver Skikleidung, da kostet der Anorak schon mehr als der ganze Wellnhofer-Anzug. Vorne wird der Bund durch zwei Druckknöpfe gehalten, das bringt für den Reißverschluß eine Entlastung, die ihn vor andauerndem Erneuern bewahrt.
Das rechte Bild zeigt nicht etwa die Rückseite des Mondes, sondern Wassertropfen auf dem Gewebe des Wellnhofer-Anzuges. Da das Fotografieren auch bei Ulrich Schwab nicht im Fluge geht, hatten die Tropfen eine Viertelstunde Zeit zum Einziehen. Es gelang ihnen nicht!
Fotos kraftrad (Schwab)



Heinrich-Verkleidung

Die Heinrich-Verkleidung hat in Fachkreisen einen geradezu sagenhaften Ruf. Sie gilt nicht allein als beinahe vollendet schön, auch ihr Nutzeffekt wird kaum bestritten: Schont den Fahrer, macht die Maschine schneller, spart Sprit. Vor allem aber ist sie die einzige Motorrad-Verkleidung, die heute noch in Serie hergestellt und zum nachträglichen Anbau geliefert wird.

Man darf sich freilich unter Heinrich in Maichingen bei Stuttgart keinen großen Fabrik-Betrieb vorstellen. Die „Firma“ haust im Keller eines Einfamilienhauses und der Hersteller selbst, wie seine Hilfskräfte, arbeiten dort nur am Feierabend und Wochenende, nachdem sie anderswo ihre Brötchen verdient haben. Denn vom Verkleidung-Bauen könnte keiner reich werden, noch nicht einmal dann, wenn er — wie Heinrich — Aufträge aus dem Ausland, bis von Amerika herüber, bekommt.

Leider ist die Anbau-Möglichkeit der Heinrich-Verkleidung auf einige wenige Typen beschränkt: in erster Linie alle BMWs, ferner Horex und Zündapp KS. Das läßt sich nicht anders machen, sonst wäre eine einigermaßen rationelle Fertigung überhaupt nicht mehr möglich und die Dinger würden mehr kosten, als auch der bestwillige Fahrer dafür zu bezahlen bereit ist.

Im wesentlichen besteht die Heinrich-Verkleidung aus zwei Teilen, aus dem breiten Bugschirm, der an den Scheinwerferschrauben aufgehängt und durch zwei verstellbare Streben am Lenker abgestützt wird, sowie aus dem Beinschutzteil, das über den Tank gehängt und durch ein (zum Lufteintritt durchbrochenes) Zwischenstück mit den vorderen Rahmenrohren verschraubt wird. Zusätzlich gibt es eine Schürze, die den Spalt zwischen diesen beiden Verkleidungs-Teilen fast vollkommen schließt (hält im Winter die Hände vollendet warm) und eine zweite, die man über die Knie zieht. Ferner zwei Spritzlappen, die unter den Zylindern am Rahmen angeschraubt, die Füße vollkommen vor Schmutzspritzern schützen.

Der große Vorzug der Heinrich-Verkleidung ist es, daß sie keinerlei Veränderungen an der Maschine erfordert, binnen zehn Minuten an- und wieder abgebaut werden kann, ohne daß eine Spur davon zu sehen ist. Dieses System ist ausgesprochen „gekonnt“ ausgeklügelt. Man braucht kaum Werkzeug dazu.

Wir haben unsere R 50 jetzt eine Weile mit Heinrich-Verkleidung gefahren und auch gemessen. Fahr-Eindrücke: Die Höhe der Scheibe muß der Körpergröße des Fahrers so angepaßt sein, daß er in normaler Sitzposition knapp darüber hinwegschaut. Der Fahrtwind ist dann nur noch — so man nicht mit Helm fährt — an den Haarspitzen, sowie an den Außenseiten der Ärmel zu spüren. Außerdem gibt es natürlich hinter dem Rücken Luftwirbel, die man im Nacken fühlt, falls man keinen Schal um hat. Bei Nacht, Nebel und Regen hat man knapp über den Scheibenrand hinweg freie Sicht, bekommt aber kaum einen Tropfen ab. Das Gesicht bleibt

Kopfbild: Es ist nichts Großväterliches an der Heinrich-Verkleidung, der Erbauer selbst bewies bei der Prüfungsfahrt Solitude: Man kann sehr schnell damit fahren. **Links:** Hier sieht man, wie sauber und liebevoll die Verkleidung in allen Details verarbeitet ist. Die verstellbare Strebe zum Lenker ist für eine saubere Justierung des Scheinwerfers notwendig. Die Kamera im Rückspiegel wird von Heinrich keinesfalls als Zubehör mitgeliefert! **Mitte:** Es läßt sich nicht leugnen, die Verkleidung bietet einen ausgezeichneten Schmutzschutz, der selbst dem eines Rollers überlegen sein wird. **Rechts:** Durch geschickte Formung der beiden Verkleidungsteile wird der volle Lenkeinschlag erhalten.

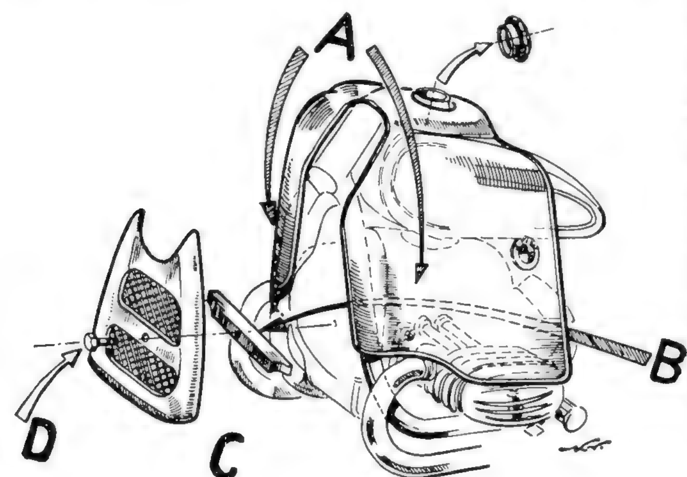


sauber, Brille erübrigt sich. Das Gefühl für die Geschwindigkeit geht natürlich mit dem Ausfall des Fahrtwind-Rauschens weitgehend verloren, man muß sich angewöhnen, öfter als bisher auf den Tacho zu schauen. Wenn man es erst beim Bremsweg merkt, wie schnell man ist, kann es leicht zu spät sein! Mechanische Geräusche vom Motor her werden stärker hörbar. Man erschrickt zuerst, gewöhnt sich aber daran. Die Brust, die Beine, die Arme bleiben auch bei starkem Regen fast völlig trocken. Vom Motor streicht die Wärme wohlig um die Beine.

Gewisse Nachteile: Es fehlt die den Körper stützende Wirkung des Fahrtwindes, die Arme und Handgelenke werden stärker belastet, zumal die Heinrich-Verkleidung keine breiten oder gar Hirschgeweih-Lenker zuläßt. Im Stadtverkehr wird der Beinschutz manchmal etwas lästig, weil man bei jedem Halt vor einer roten Ampel das Bein erst aus der Verkleidung herausschälen muß, bevor man es absetzen kann. Überdies hatten wir trotz der herbstlichen Witterung den Eindruck, daß beim hochtourigen und dennoch langsamen Fahren in der Stadt der Motor recht warm wurde, was sich durch gelegentliches Klemmen des Gasschiebers bemerkbar machte (evtl. Abdeckblech zwischen Zylinder und Vergaser!). Zu den letzteren Beobachtungen kann man allerdings wohl mit Fug und Recht sagen, daß die Verkleidung ja auch nicht für Stadt-Bummelfahrten, sondern für schnelle Überland-Strecken gedacht ist. Und da ist sie schon prachtvoll!



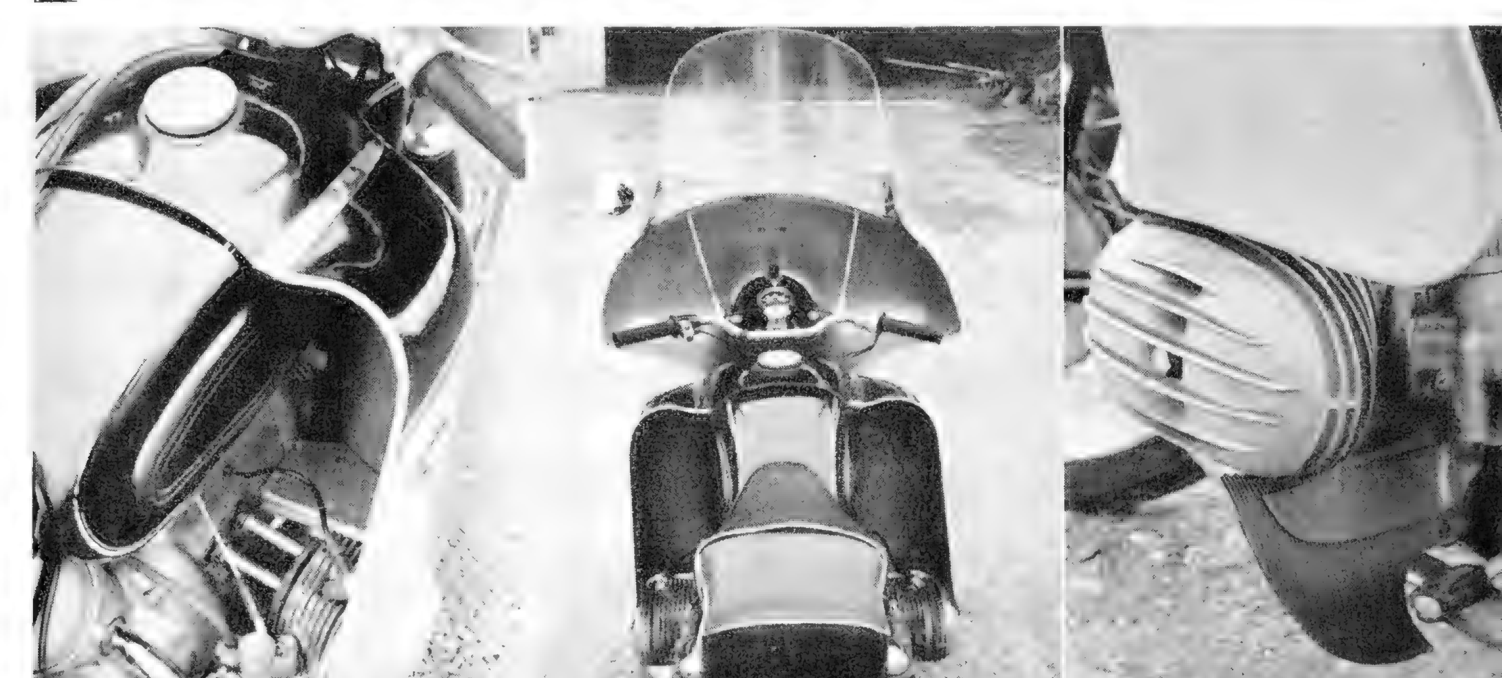
Sehr interessant war das Ergebnis unserer Messungen. Bei einer Ersparnis von rund 0,5 bis 1 Ltr. Treibstoff auf 100 km, war die R 50 unter schmalen Fahrern wie Clauspeter Becker und Ulrich Schwab in der Spitze ebenso schnell wie ohne Verkleidung, bei der Beschleunigung machte sich die Verkleidung erst ab etwa 80 km/h durch einen Gewinn zwischen 1 und 3 Sekunden bemerkbar. Bei mir allerdings, der ich bei zwei Zentnern Lebendgewicht doch schon eine ganz schöne Stirnfläche biete und der ich mich auch nicht mehr gar zu gerne beim Schnellfahren klein mache, brachte die Heinrich-Verkleidung einen erheblichen Gewinn. Während die unverkleidete R 50 mit mir im vierten Gang einfach nicht mehr voll ausdrehen wollte und kaum über 125 km/h kam, war ich mit der Verkleidung ziemlich genau so schnell, wie meine leichteren und schmäleren Kollegen. Das Ding empfiehlt sich also anscheinend ganz speziell für Wirtschaftswunderkinder!



Wie schön die Verkleidung ist, das bemerkten wir, wenn wir nicht selbst soviel Sinn für Ästhetik mitgebracht hätten (obwohl wir Motorrad fahren), allein daran, daß sich unzählige Leute, und durchaus nicht nur junge, nach unserer Maschine umdrehten, wo sie fuhr oder stand. Und in den Blicken lag sichtlich nichts Abfälliges, sondern Bewunderung und Gefallen. In der Tat gibt die Heinrich-Verkleidung der Maschine kein rennmäßiges Aussehen, sondern sie unterstreicht die Schönheit der Linienführung. Diese Verkleidung — sie ist überhaupt d a s Geschenk für einen Motorradfahrer, der eine der anfangs genannten Maschinen besitzt!

Robert Poensgen

Rechts oben: Die Heinrich-Verkleidung gibt der großen BMW eine ganz besondere Note. Ihr Aussehen verliert zwar die spielerische Leichtigkeit, dafür wirkt die Maschine fast noch eleganter. **Mitte:** Die Befestigung der Verkleidung wurde mit viel Geschick und geringem Aufwand gelöst. Der Motor bringt sie nicht zum Dröhnen, dafür aber die Hupe. Sie erschallt mit dem gleichen Wohllaut wie Louis Armstrongs Stimme. **Links unten:** Die weit zurückgezogenen Kniebleche lassen den Luftstrom erst hinter den Beinen abreißen. Die warme Luft vom Zylinder sammelt sich in dem Hohlraum und wärmt in bescheidenem Maße die Beine. **Mitte:** Ein Blick von der Kommandobrücke der verkleideten Maschine. Der Fahrer hat keine unnötigen Streben und Befestigungen vor Augen, wohl aber das Spiegelbild des Lenkers in der Scheibe. Bei Nacht ist das nicht ganz angenehm. Hier treten eben jene Probleme auf, gegen die man beim Wagen schon seit Jahren kämpft. **Rechts:** Das Spritzwasser, welches sich unter dem Zylinder einschleicht, wird durch eine Art Fußlappen abgewiesen. Er besteht — wegen der möglichen Schräglage — aus einem Stück Gummimatte. Fotos kraftrad (Schwab)





Das gibt es nur in Texas

Als der selige Johann Strauß seine „G'schichten aus dem Wienerwald" schrieb, waren sie aktuell und wahr. Unwahr dagegen sind die meisten G'schichten, die man in Europa über das Motorradwesen in Amerika und hierbei im besonderen über den Sport liest, hört und sich erzählt.

Vor allem möchte ich feststellen, daß Rennen in Amerika — soweit sie von der obersten Rennsportbehörde, der AMA (American Motorcycle Association) sanktioniert sind, sich in ihrem Grundriß kaum von gleichartigen Veranstaltungen in Europa unterscheiden, ja ich gehe sogar so weit zu behaupten, daß ich selten eine so straffe Organisation sah, wie gerade hier beim Rennen. Als Beispiel möchte ich ein Bahnrennen im „New Ascot Stadium" in Los Angeles erwähnen, dessen Strecke ca. 400 Meter lang ist und an Breite sogar die größte englische Flachbahn übertrifft. Die Bahn ist in erstklassigem Zustand, die ganze Strecke mit nicht sehr hohem Sand belegt und alle Kurven sind überhöht.

Alle Funktionäre werden von der AMA gestellt, obwohl die Veranstaltung — jeden Freitag abend um 8.30 Uhr — von dem bekannten Auto-Rennstallbesitzer, J. C. Agajanian, aufgezogen wird. Hierbei sind Klubstreitereien ausgeschaltet und die Funktionärfrage und Überwachung kein Problem, denn die Leute der AMA sind alles erfahrene Männer. Sie sind während des Rennens leicht erkennbar, denn sie tragen rote Blusen mit dem AMA-Zeichen auf dem Rücken.

Die Maschinen bei diesen Rennen sind meist englische 500er-Modelle von Triumph, B.S.A., Ariel, Matchless, Velocette usw. und seitengesteuerte, amerikanische Harley-Davidsons die — auf Grund der AMA-Gesetze 750 ccm haben dürfen. Böse Zungen behaupten nun, daß die meisten führenden Harley-Fahrer Fabrikunterstützung genießen und daß überhaupt die AMA ziemlich unter dem Einfluß der Fabrik in Milwaukee ihre Gesetze mache und sich damit von der FIM weit entferne. Jedenfalls können in Europa keine seitengesteuerten 750er zusammen mit 500-ccm-Maschinen an Rennen dieser Art teilnehmen. Werden nun die Harley-Fahrer von ihrer Fabrik unterstützt, so werden die Spitzenfahrer europäischer (sprich: englischer) Firmen von den amerikanischen Vertretern unter den Arm genommen. So fährt z. B. der derzeit anscheinend beste Fahrer Amerikas, der 19 Jahre alte Sammy Tanner, eine Triumph-Tiger 100, die von Johnson Bros., einer großen Triumph-Vertretung in Pasadena genannt wird. Als früherer Angestellter der Triumphwerke in Coventry sah ich viele schnelle Maschinen. Aber wie Tanner Fahrern wie Al Gunter-B.S.A., Brad Andres, John Gibson, Don Hawley, Troy Lee alle Harley, Eddie Kretz-Triumph, George Everett-B.S.A., Jack O'Brean-B.S.A. usw. auf und davon fuhr, war ein Anblick, der mich an Geoff Dukes große Zeit erinnert!

Das Publikum hier im Ascot-Stadion sitzt auf stark überhöhten Tribünen und kann die ganze Strecke leicht übersehen, während — und das ist überraschend— kein Mensch außer dem Fahrer, je einem Mechaniker pro Maschine und ca. 5 wirklichen AMA-Funktionären sich im — in der Innenbahn befindlichen — Fahrerlager befindet. Alles geht glatt und nur der Starter benimmt sich etwas zu wild, indem er von Fahrer zu Fahrer am Start geht und dem Publikum diese vorstellt, obwohl man ja im guten Programm jede Nummer leicht lesen kann. Gestartet wird mit laufendem Motor, der — nun staunen Sie! — mit dem Kickstarter angelassen wird, denn schließlich sind alle Maschinen „serienmäßige" Fahrzeuge.... wenn man die Augen zudrückt und auch nicht in den Motor hineinkriecht! Richtig ist, daß man in Europa nur ganz selten so harte Kämpfe zwischen den einzelnen Marken sieht, wie hier und daß überhaupt viel mehr Spannung in diesen amerikanischen Rennen liegt als in vielen Bahnrennen in Europa, wo die Maschinen oft zu „uniformiert" sind. Obwohl die Fahrer verschiedene Aufschriften auf den Blusen haben, gibt es viel weniger Reklame als man denkt, doch ist mir nie klar, warum in der Pause zwei Autos die Strecke umkreisen, wobei die vorderen Kotflügel mit „armen" Mädchen, die nicht viel Geld haben, um sich Kleider kaufen zu können, geschmückt sind. Ansonsten ist alles in Ordnung und mancher Veranstalter diesseits des Ozeans könnte sich von vielem eine Scheibe abschneiden.

Amerika bedeutet..... Tempo! Am Sonntag sah ich den Autosalon in New-York; am Montag flog ich nach Chicago; am Dienstag „verkaufte" ich im Motorradgeschäft, das der englischen Motorradrennfahrerin Theresa Wallach gehört; am Mittwoch — ebenfalls in Chicago — gab mir eine Frau Auskunft, wo die Washington Avenue ist, wobei ich entdeckte, daß diese unbekannte Dame eine Deutsche aus Aachen ist; am Donnerstag flog ich nach Kansas-City, wo sich das Ziel des großen „Mobilgas Economy Run" — der größten amerikanischen Zuverlässigkeitsfahrt (Verbrauchskonkurrenz) von Los-Angeles befand und wo ich am Abend auf Kosten von G. P. (General-Petroleum) nicht nur ein erstklassiges Nachtmahl konsumierte, sondern zahlreiche Persönlichkeiten des amerikanischen Motorsportes kennen lernte. Dazu gehörte der Sieger des großen Indianapolis-Rennens von



Kopfbild: So rauh sind dort die Sitten, Fahrstil und Handschuhe scheinen unbekannt. Nummer 84 zeigt den Anderen offenbar gerade, wie man ein Motorrad auf Sand fährt. **Links:** Auf, nach Amerika! Die Pokale sind dort viel größer; um Irrtümer zu vermeiden, der Herr mit der Brille hält einen solchen in der Hand.

Fällt am 9. Dezember die Entscheidung über das Schicksal von BMW?

Für den Außenstehenden ist es unfaßlich, daß eine Fabrik von Weltruf, wie die Bayerischen Motorenwerke, ausgerechnet in einer Zeit der Kraftfahrzeug-Hochkonjunktur derart in finanzielle Schwierigkeiten verstrickt sind, daß sie aus eigener Kraft nicht mehr weiter kann. Und doch ist es so! Am 9. Dezember wird die Aktionärs-Hauptversammlung zu dem Vorschlag der Werksleitung Stellung nehmen müssen, der in der Praxis ein Aufgehen der BMW in der Daimler-Benz AG zum Thema hat.

Eine unfähige kaufmännische Werksleitung hat in dem ersten Jahrzehnt nach dem Krieg mehr versiebt, als der neue Vorstand in den letzten zwei Jahren ausbügeln konnte. Auf 49 Millionen ist die Verlustsumme angestiegen, die BMW hinnehmen mußte; weder eine Bank allein noch der Bayerische Staat waren bereit, noch einmal mit einer größeren Summe einzuspringen, obgleich die Aussichten für eine allmähliche Gesundung des Werkes heute besser als je zuvor stehen. Mit den Motorrädern, dem 700er-Kleinwagen-Programm und dem produktionsreifen 1,6-Liter-Wagen hätte BMW es schaffen können, wenn man dem Werk noch einmal einen Kredit in der Höhe zur Verfügung gestellt hätte, der einen raschen Produktions-Anlauf der neuen Wagen-Typen ermöglicht hätte.

Nun aber will die Daimler-Benz AG, die verzweifelt nach Fabrikationsstätten und Arbeitern sucht, um ihren Aufträgen nachkommen zu können, zusammen mit drei Großbanken 70 Millionen in das Unternehmen stecken und gleichzeitig bereits für das Jahr 1960 Fertigungsaufträge im Wert von weiteren 100 Millionen DMark nach München vergeben. Hierbei kann es sich kaum um etwas anderes handeln als um den Bau von Mercedes-Wagen! Vielleicht also wird, die noch ungewisse Zustimmung der von dem Sanierungsvorschlag nicht sehr erbauten Aktionäre vorausgesetzt, bald der Mercedes 180 aus München kommen?

Die Frage für uns: Bleibt dann noch Raum für die BMW-Motorräder? Eine Antwort wurde gegeben: Die Motorräder sollen auf alle Fälle weiter gebaut werden. Wo allerdings, das vermag im Augenblick noch niemand zu sagen. An sich nimmt auch bei BMW heute die Motorrad-Fertigung keinen großen Raum mehr ein, eine halbe von rund einem Dutzend Hallen vielleicht. Was aber, wenn Daimler-Benz auch diesen Raum für sich beansprucht, nachdem möglicherweise die Produktion der BMW-Kleinwagen vom Typ 700 fortgesetzt werden soll? Dann wäre damit zu rechnen, daß die BMW-Motorrad-Abteilung von München wegverlegt wird. Die Frage: Wohin? dürfte dann nicht mehr allzu schwer zu beantworten sein. Vermutlich nach Nürnberg, in das Werk der Zweirad-Union (DKW/Victoria/Express), dessen Werksleitung mit dem Konzern-Herrn der Daimler-Benz AG, Friedrich Flick, bekanntlich in sehr engem Kontakt steht! Ohne Zweifel verfügt gerade Nürnberg über einen guten Stamm von Motorrad-Facharbeitern. Ob es allerdings genügend sind, neben dem Zweirad-Union-Programm auch noch BMW-Motorräder zu bauen, muß man stark bezweifeln. Es wäre zum Heulen, wenn der R 26 — R 69 das gleiche Schicksal beschieden würde wie der RT 175 VS. Und noch etwas kommt dazu: Es mag im Zusammenhang mit technischen Dingen komisch klingen, aber man wird das Gefühl nicht los, daß gerade in den Motorrädern mit dem weiß-blauen Markenzeichen eine Seele steckt, die ihnen nur in ihrer Münchner Heimat eingehaucht werden kann. Kann man diese Seele verpflanzen? Wird nicht der Übergang des Werkes in fremde Hand viele derjenigen hinwegfegen, die die BMW-Tradition allen Widerständen zum Trotz gewahrt haben?

Wir können zum 9. Dezember nur die Daumen drücken und abwarten! R. P.

1958, Jimmy Bryan, der ebenfalls famose Fred Agabashian, der berühmte Ex-Harley-Fahrer Joe Petrali und der Nestor der amerikanischen Zeitnehmer, Art Pillsbury, lauter Namen, die Ihnen in Europa vielleicht zum ersten Mal zu Ohren kommen, die aber hier mindestens so einen guten Klang haben, wie „drüben" Hermann Lang, Schorsch Meier oder Walter Zeller.

Von Kansas-City fuhr ich mit einem von Floyd Clymer gesteuerten großen Ford „Edsel" über Topeka, Wichita nach Dodge-City, wo sich nicht nur das Zentrum der Wild-West-Romane und der Cowboys befindet, sondern wo es auch zwei sehr schöne Rennstrecken gibt. Bisher dachte ich immer, daß dies alles nur unwahre G'schichten sind, hier jedoch überzeugte ich mich, daß doch viel daran wahr sein mußte .... nicht nur durch einen Friedhof, wo Cowboys zusammen mit ihren Revolvern begraben sind, sondern auch noch durch andere Plätze, wie wir sie normalerweise nur von Filmen her kennen. Ja, selbst angesehene Motorradhändler gehen in Semi-Cowboy-Uniform herum und selbst der Direktor der Radio- und Fernsehstation in Dodge-City — in einem ultramodernen Gebäude— empfing uns in Stiefeln und mit allen Insignien eines Mannes, dessen Vorfahren schon hier in die Tradition hineinkamen. Heute natürlich ist hier alles normal und die amerikanischen Gesetze werden genau so respektiert wie in New-York oder Washington, aber — wie in England — Tradition läßt sich nicht verwischen, wobei ich allerdings bemerken möchte, daß diese „Wild-West"-Männer äußerst nett und freundlich sind.

In Kansas City schien die Sonne, doch nach ca. 500 km Fahrt zwischen Dodge-City und Denver gab es nicht nur ein starkes Schneegestöber, sondern derart vereiste Straßen, daß es direkt ein Kunststück war, den starken „Edsel" auf der Bahn zu halten. Wir berührten die Stadt Syracuse und bald darauf — bereits in den berühmten Rocky Mountains von Colorado — den prachtvoll gelegenen Luxuskurort Colorado Springs, wo wir zum Nachtmahl Bar-Be-Q (Barbequ gesprochen) aßen. Was das ist? Am Spieß gebratenes Ochsenfleisch!

Die Fahrt von Colorado Springs nach Denver war eine .... Hölle! Mit einem schlechteren Fahrer als Floyd Clymer — der Hunderte Motorrad- und Autorennen bestritt und seit 49 Jahren Auto fährt — hätte ich längst die Sicherheit eines Hauses aufgesucht, aber wie dieser Ex-Champion Amerikas auf den vereisten Bergstraßen den schweren Wagen von einem Rutscher nach dem anderen in die gerade Richtung riß, das war zuviel, um mich „schwach" werden zu lassen, und als wir endlich wohlbehalten um 11.55 Uhr in der Nacht nach über 1000 km Fahrt Denver erreichten, da gab es ein richtiges Aufatmen nach einer der anstrengendsten Reisen meines Lebens. Erwin Tragatsch.

Im nächsten Heft berichtet E. Tragatsch vom „Big-Bear-Run", vom „Großen Bären-Rennen" — eine tolle Story!



Links: Ein A. M. A. Referrée auf einer kleinen Mustang. Auf deutsch: Offizieller mit Motorrad. Das gibt es nur in Texas. **Rechts:** Brad Andres, Werksfahrer bei Harley. Die Maschine ist ein Spezialmodell für die Bahn. Der Motor hat stehende Ventile, da es in den Staaten eine Formel für Rennmaschinen gibt, ist auch ein solcher Motor konkurrenzfähig. Die Buchstaben RAD auf dem Ärmel der Jacke sind der Rest von BRAD. Nette Idee, man weiß immer, wer's ist.
Photos: Clymer publications U. S. A.



Hainberg-Trial

Der Trial-Pokal-Endlauf in Nürnberg war nicht nur im Hinblick auf Organisation und Strecke, sondern auch in der Wahl einzelner Punktrichter eine große Enttäuschung und hat damit dem Thema ‚Trial, aber richtig' zu erneuter Aktualität verholfen. Interessant war dagegen einige Zeit später das Hainberg-Trial in Zirndorf, das unter den gleichen Bodenverhältnissen (grundloser Sand) wie der Endlauf abrollte, jedoch rein streckenmäßig von Anfang bis Ende eine klare Angelegenheit blieb, frei von sich ständig verändernden Sektionen und einer über den Daumen gepeilten Punktwertung. Vor allem wurde jedem Fahrer am Ende der einzelnen Sektionen sofort auf einer Tafel die Punkte-Zahl angezeigt, so konnte er ständig mitzählen und mußte sich nicht auf die Überraschung bei der Auswertung am Abend verlassen.

Das Hainberg-Trial ist keine Großveranstaltung, dennoch waren alle bekannten Fahrer der nahen und sogar einige der weiteren Umgebung anwesend. Man war also in Zirndorf mehr oder weniger „unter sich" und vielleicht klappte gerade deshalb alles besser, weil das Funktionärstum nicht so blühte. Leider hatte der Veranstalter nicht genügend für sein Trial Reklame gemacht, und so waren auch nicht allzu viel Zuschauer da und der Programmverkauf entsprechend gering.

Die Strecke war ein Rundkurs, der viermal zu durchfahren war und pro Runde acht Sektionen bot. Die Sektionen selbst zeigten so viel Abwechslung in ihrer Art, daß sie eine gute Auslese garantierten; das Ergebnis bestätigte es nachher. Da war zunächst eine steile, leicht geschwungene Abfahrt in tiefem Sand, die von den einzelnen Fahrern stehend bis liegend bewältigt wurde. Der so verlassene Hügel mußte auf der anderen Seite wieder erklommen werden, jedoch von den meisten schiebend, weil sich die Maschinen mit wild durchdrehendem Hinterrad festfraßen.

Eine Doppelsektion erwies sich als besonders interessant, denn hier sah man auch bekannte Trial-Leute scheitern, während manche noch unbekannte Nachwuchsfahrer eine gute Figur machten. Eine sehr steile Abfahrt führte an den Rand eines Baches, bog vor ihm scharf nach links ab, nach etwa vier Metern scharf rechts hinein ins Wasser und am anderen Steilufer einige Meter hinauf. Das Ende der ersten und der Beginn der ohne Zwischenraum nachfolgenden zweiten Sektion war das Bachufer, bevor man in das Bachbett einfuhr. Das Bachbett selber veränderte seine Beschaffenheit von Fahrer zu Fahrer derart, daß niemand wußte, was ihn beim Durchfahren des Wassers erwartete. Es blieb daher auch nicht aus, daß viele Fahrer darin stecken blieben oder gar ganz hineinfielen und ein unfreiwilliges Bad dabei nahmen.

Die anderen Sektionen waren mehr oder weniger sandige Slalomstrecken in hügeligem Gelände, die selbst für einen durchschnittlichen Fahrer keine allzu großen Probleme aufwarfen.

Gesamtsieger aller Klassen wurde der Endlaufdritte, Sengfelder, mit 19 Punkten vor Hartung und Heller mit je 27. Diese drei Fahrer waren die einzigen, die unter dreißig Punkten blieben. Erst dann folgen Namen wie Schlicht, Lehner, Specht, Dotterweich und Augustin, kurz gesagt, die gesamte nordbayerische Trial-Elite.

Der Strecke selber stellt das Ergebnis das beste Zeugnis aus. Ich bin der Meinung, daß eine Trialstrecke dann richtig war, wenn der Gesamtsieger mit mindestens 15 Punkten an der Tabellenspitze erscheint. Auch am Hainberg wäre manches besser zu machen gewesen, dennoch erscheint es mir keine Zeitverschwendung, wenn sich die Veranstalter großer Trials auch gelegentlich kleinere ansehen, vielleicht läßt sich doch auch dort noch etwas dazulernen.

Die Ergebnisse:

125 ccm: Dotterweich (Worzeldorf) 43, Silcher (Bissingen) 67, Reingruber (Münchberg) 69.

175 ccm: Sengfelder (Stein) 19, Hartung (Zirndorf) 27, Lippl (Nürnberg) 43.

250 ccm: Heller (Lauf) 27, Schlicht (Lauf) 33, Lehner (Nürnberg) 39.

über 250 ccm: Specht (Ludwigsmoos) 43, Augustin (Behringersdorf) 46, Maier (Zirndorf) 84.

Wovon sprachen wir doch . . .

Mehr Meister

In den Tagen, in denen dieses Heft ausgeliefert wird, tagt die OMK, um für das kommende Sportjahr die Linie festzulegen. Es werden eine ganze Reihe nicht leicht zu beantwortender Fragen auf der Tagesordnung stehen. Bei einem Punkt allerdings sollte es zu gar keiner Diskussion mehr kommen: Aufnahme der 50er-Klasse in die Geländemeisterschaft.

Die 100er-Klasse gibt ein Beispiel, so daß zu der Zulassung der 50er kein besonderer Mut mehr gehört. Es laufen weit mehr Fünfziger als für Wettefahrten geeignete Hunderter. Die Motorleistung der Kleinen liegt höher als vor dem Krieg bei den 125ern, die doch auch vor keiner Brockenauffahrt kniffen. Die diesjährige Dreitagefahrt unterstreicht das. Außerdem bekommen bei Zulassung der neuen Klasse die Veranstalter größere Starterzahlen. Als einziges Gegenargument könnte die OMK die geringeren Durchschnitte, damit längere Rundenzeiten und als deren Folge etwas mehr Arbeit auf seiten des Veranstalters anführen. Das ist aber ein arg brüchiges Argument; denn die Hunderter fahren im Schnitt nur ca. zwei Kilometer pro Stunde schneller.

Die OMK sollte also sehr schnell den Startschuß geben. Je früher die Ausschreibung bekannt gemacht wird, um so eher kann das Maschinenmaterial beschafft und zurecht gemacht werden und um so größer wird die Beteiligung.

Weniger Meister

Wenn beim Geländesport der Rahmen gar nicht weit genug gefaßt werden kann, um eine recht große Breitenarbeit zu ermöglichen, so ist diese Frage beim Moto-Cross strittig. Aus Fahrerkreisen kommt jetzt die Anregung, nur noch zwei Klassen zu starten: die Viertel- und die Halblitermaschinen. Müller und Österle haben die Diskussion darum auf einem Weg angeregt, der in Deutschland neu ist, der aber, wenn alle Beteiligten sachlich bleiben, ein Plus, ja einen neuen Anfang bedeuten kann. Sie stellten ihren Vorschlag in einer Tageszeitung in Reutlingen heraus.

Daß eine Tageszeitung für eine Frage des Motorradsports, und zwar ohne Tartarenschlagzeile, überhaupt zwei Spalten zur Verfügung stellt, ist allein schon positiv zu bewerten. Eine Lerche macht zwar noch keinen Frühling, aber warum sollte dies kein Zeichen dafür sein, daß der Motorradsport auch für die Sportredakteure der Tageszeitungen wieder interessanter wird.

Der Vorschlag auf Klassenreduzierung selbst kann wohl so schnell, daß die Antwort noch für 1960 rechtzeitig kommt, kaum beantwortet werden. Die von Müller und Österle gebrachten Argumente müssen zuerst in Ruhe durchdacht werden und zum anderen — und das ist entscheidend — kann schon deshalb keine Blitzentscheidung getroffen werden, weil ja in allen Klassen teures Maschinenmaterial vorhanden ist und sicher im Augenblick in so mancher Werkstatt noch weiter entsteht.

Beim ersten Überdenken kann man wohl sagen, daß eine Straffung der Moto-Cross-Veranstaltungen sicher etwas für sich hat. Beibehalten muß man auf jeden Fall die international gefahrenen Klassen bis 500 ccm in der Weltmeister- und bis 250 ccm in der Europameisterschaft. Wegfallen könnten später wohl die 175er und die 350er. Ob in der Achtelliterklasse das Maschinenmaterial in solchem Umfang und solcher Qualität vorhanden sein wird, daß die Rennen davon profitieren, ist im Augenblick noch nicht zu sagen.

Die kommenden Monate und die nächste Saison sollten aber Gelegenheit geben, die aufgeworfene Frage zu durchdenken. 1961 könnte dann vielleicht schon nach der gekürzten Einteilung gefahren werden, falls es sich als zweckmäßig herausstellt. Im Hinblick auf das Heranführen der deutschen Fahrer an das internationale Format bei den Meisterschaften ist die Konzentration auf die zwei Klassen wohl zu bejahen.

Weiche Zügel — harte Zügel

Die ganze Saison 1959 war trocken. Das war für die Millionen Alltagsfahrer und für das Motorrad ganz allgemein eine erfreuliche Tatsache. Die Wettefahrer aber, die sich auch bei Nässe im Sattel wohlfühlen, sahen mit gemischten Gefühlen in den ewig blauen Himmel. Der trockene Boden ging mehr als sonst über das Material; er verleitete zum allzu schnellen Fahren, ja, er erzwang bei der Form unserer Meisterschaft geradezu eine erbitterte Schlacht um Sekunden, weil an die Maschinenbeherrschung und das Fahrenkönnen weit geringere Anforderungen gestellt wurden. Bei der Sechstagefahrt war es ähnlich.

Damit stehen wir vor der gleichen Frage wie seit Jahren. Die Kombination à la Tatrafahrt ist bei uns nach den Erfahrungen des Jahres 1959 noch nicht anzuwenden. Man kann über das Durcheinander auf den Strafpunktzetteln weinen, aber anscheinend geht die Ausbildung von Punktrichtern über das

Vermögen von Clubs mit über einer halben Million Mitglieder. Wer da bis zum Ende optimistisch war, wurde durch den 6. Oktober in Nürnberg eindeutig anders belehrt. Das Trial und die bisherige Form unseres Geländesports wollen hartnäckig keine glückliche Ehe eingehen. Die Norddeutschen haben es sowohl von der Fahrer- als auch von der Punktrichterseite mehr mit dem Stilfahren, während die Süddeutschen von ihrer Liebe zum Sekundenzeiger nicht abgehen wollen. Die Mainlinie ist nicht nur ein geografischer Begriff.

Man wird 1960 in der Geländemeisterschaft die Trialwertung kaum mehr betonen können, als es in diesem Jahr geschah. Damit aber wird die Verantwortung an die Veranstalter wieder größer. Die Zeiten pro Etappe müssen wesentlich genauer festgelegt werden, vor allem aber müssen die Gut- und Schlechtwetterzeiten viel differenzierter der Witterung Rechnung tragen. Es wird auch gar nicht zu umgehen sein, daß die OMK-Sportkommissare sich sehr frühzeitig bei jeder Veranstaltung um diese Fragen kümmern. Und es wird nur dann befriedigende Lösungen geben, wenn diese Kommissare ihren bequemen General(sekretär)platz im Befehlswagen verlassen und sich am Tag vor der Veranstaltung im Motorradsattel selbst auf Streckenerkundung begeben.

Gar zu laut aber sollte man nicht nach strafferen Zügeln, d. h. nach knapperen Etappenzeiten rufen. Wir vergessen gar zu leicht. Nach einem trockenen Sommer denkt kein Mensch mehr daran, daß es auch mal wieder regnen könnte. Eine große Anzahl von Goldmedaillen in diesem Jahr ist immer noch sportfördernder als Schlammschlachten, bei denen die Freude am Motorradsport sang- und klanglos untergeht. Kritikus I

Sieh da, der Ringschwimmervergaser!

Es ist alles schon einmal dagewesen, sagte Ben Akiba, und wie recht er hat, konnte ich kürzlich beim Lesen von kraftrad 11/59 feststellen. Denn der Ringschwimmervergaser feiert fröhliche Urständ! Vielleicht ist er —cpb— sportfliegerisch angehaucht, vielleicht wollte er nur ein Bonmot prägen, als er den Ringschwimmervergaser im Gelände-Florett-Test „kunstflugtauglich" nannte. Tatsache ist jedenfalls, daß Pallas-Ringschwimmervergaser an kleineren Flugmotoren nach wie vor eifrig weiterverwendet werden, eben deshalb, weil sie in gewissem Maß neigungsunempfindlich sind. Das kommt daher, daß die mittig angeordnete Düse (hier die Nadeldüse) etwa im Schnittpunkt des relativ zum Vergaser neigungsveränderlichen Kraftstoffniveaus in der Schwimmerkammer steht und deshalb das Kraftstoffniveau in der Düse selbst stark unabhängig von Querneigungen bleibt. Es ist erstaunlich, daß diese an sich schon alte, kompakte Vergaserbauweise nicht bereits früher wieder aus der Schublade hervorgeholt wurde. In den zwanziger Jahren war sie weit verbreitet, ihre Einfachheit hatte daran sicher maßgeblichen Anteil. Ich erinnere mich noch gut an die Vergaser, hatte doch die erste Maschine, die ich traktierte, eine seitlich in eine gewaltig verrippte Pforte auspuffende 200er DKW mit außenliegender Schwungscheibe und elleniangem Schalthebel, auch so einen Vergaser. Wenn ich mich nicht irre, war das ein Framo.

Handhilfsschalthebel

Besonders neckisch fand ich den in Bild 2 der interessanten und gut zusammengestellten Foto-Doppelseite in Heft11/59 sichtbaren D-Griff über dem Kurbelgehäuse der italienischen „Capriolo", der einen Handhilfsschalthebel bildet. Die Capriolo mit Kapriolen! Nun, das heißt nicht, daß ich am Wert eines solchen Hebels zweifelte. So ein kleines Getriebe läßt sich auch mit einem solchen Griff sicher nicht schwer schalten. Die russischen Maschinen kenne ich mit zusätzlichen Handschalthebeln schon seit dem Jahre 1952, die 350er Isch hat ihn nach gutem altem DKW-Vorbild getreu und bieder seit ihrer Entstehung. Sie hatte seinerzeit überdies aber auch den Sahara-Luftfilter, der an den Maschinen des Afrika-Corps montiert wurde!

Motor-Rikschas

Mit großem Interesse habe ich diesmal aus verschiedenen Gründen den Artikel über die Roller-Rikschas verfolgt. Besonders die Ausführungen über die Rikschas in Taipeh haben mich nämlich an die rotchinesische Ausstellung anläßlich der Wiener Herbstmesse 1959 erinnert. Es steht ganz außer Zweifel, daß man nun auch im Land der Gelben mit Riesenschritten vorwärtsstrebt. Dazu bedient man sich der Methode des Nachbauens, wie das nun so einmal ist. So kommt es, daß ein Land wie Rotchina zumindest vereinzelt Industrieprodukte hervorbringt, die schon sehr nahe an den westeuropäischen Standard heranreichen. Nicht zuletzt an etlichen kraftfahrtechnischen Erzeugnissen konnte ich das bemerken. Da war z. B. ein Magnetzünder. Ein bißchen klobig, wie bei uns in den dreißiger Jahren, jedoch in einem Leichtmetallgehäuse eingebaut und im übrigen mit allen modernen Errungenschaften der modernen Magnetzündertechnik ausgestattet. Man baut in Rotchina offensichtlich auf Haltbarkeit und Robustheit, da hier extreme Betriebssicherheit wegen des Fehlens eines ausgedehnten Service-Netzes offenbar noch wichtiger ist als extreme Leichtbauweise u. ä. Auch die gezeigten übrigen Motorteile zeigten, daß man sich den westlichen Fortschritt zunutze zu machen versteht. Wenn auch sicherlich da und dort noch gewisse Anlaufschwierigkeiten bestehen, sollte man doch nicht vergessen, daß China Chancen hat, einmal ein hochindustrialisiertes Land mit einem gewaltigen Industriepotential zu werden. Arbeitskräfte sind dort zu günstigeren Bedingungen als in Europa zu haben, und auf den Kopf gefallen sind die Chinesen in ihrer Eigenschaft als altes Kulturvolk ja auch nicht. Es wäre nun interessant, vielleicht auch einmal etwas über die chinesische Motorradtechnik zu erfahren, falls es so etwas überhaupt schon gibt.

Wenn man sich so ungefähr ausmalen will, wie und was die chinesische Motorradindustrie (vielleicht?) einmal produzieren wird, braucht man übrigens bloß an das japanische Beispiel zu denken. Freilich sind die Japaner, die bekanntlich in der Anfangsphase ihres industriellen Wiederaufbaues Motorradtypen aus aller Herren Länder — vornehmlich aus Deutschland und England — nachbauten, im allgemeinen die Agileren. Dennoch sind jedoch gewisse Rückschlüsse in gleicher Richtung möglich. Nun, lassen wir uns überraschen.

Hoch die Schalldämpferzentralen

Der Heft 11/59 beiliegende Prospekt über die Leistritz-Schalldämpfer, die nach dem Prinzip der Schallwellen-Interferenz bzw. -überlagerung im Gegensatz zu anderen Dämpfern ohne Reflexion arbeiten, ist zweifellos sehr interessant. Die Lautstärke-Senkung am Puch-Moped, verbunden mit 22% Leistungssteigerung am Hinterrad, ist zweifellos höchst anerkennenswert. Nach vielen Widerständen und großer Skepsis von allen Seiten her hat es Dr. Leistritz also endgültig doch geschafft. Weit besser, als man es glaubte. Auch in Italien baut man nun „Töpfe" seiner Konstruktion ein, wie ja schon früher berichtet worden ist. Schade, daß bei uns nun die Zweiradkrise ist. Anderswo ist sie nicht, in China zum Beispiel. Ob wohl z. B. künftige chinesische Motorräder mit Leistritz-Töpfen (mit oder ohne Patentlizenz) fahren werden? Kritikus II

BMW-Dauer-Weltrekorde



Auf dem Autodrom von Montlhery stellten die französischen Fahrer Dhagha, Vhasseur, Mancherat, Laviviere in der 500, 750 und 1000 ccm-Klasse über 24 Stunden auf BMW R 50 drei neue Klassenrekorde auf.

Der neue Klassenrekord beträgt 155,267 km/h gegenüber dem bisherigen mit 143,3 km/h, der von einer Monet/Goyon seit Juni 1937 gehalten wurde.

Japanische Honda-Rennmaschinen,

also das 125-ccm-Zweizylinder- und das 250-ccm-Vierzylinder-Modell, dessen 16-ventiliger Motor auf 40 PS Leistung gebracht werden soll, werden werkseitig in der nächsten Saison bei allen europäischen Weltmeisterschaftsläufen und auch bei den klassischen USA-Rennen in Daytona und Lakonia konkurrieren. Insgesamt bereitet die Firma 20 Maschinen für 1960 vor, für die als Fahrer u. a. N. Taniguchi und der 19jährige Kunimitsu Takahashi vorgesehen sind. Übrigens sollen noch weitere japanische Motorrad-Firmen beabsichtigen, nächstes Jahr europäische Rennen zu beschicken!

Auch Geoff Duke

sprach sich gegen die weitere Beibehaltung der 500-ccm-Rennmaschinenklasse und ihre Wertung auch bei der nächstjährigen Motorrad-Weltmeisterschaft mit dem Hinweis darauf aus, daß MV-Agusta hier ja keinerlei Konkurrenz mehr habe, während für die Klasse bis 350 ccm mit einer großartigen Besetzung zu rechnen sei. Für die kommende Saison erwartet man hier die Marken MV mit einer Zwei- und Vierzylindertype, Jawa mit einem Zweizylinder-Modell, MZ mit einer Zwei- und Dreizylinder-Version, sowie Benelli und Morini mit Einzylinder-Maschinen.

Die FIM hat die Klasse jedoch beizubehalten beschlossen.

Die Schweizer Motorrad-Meisterschaft,

die jetzt mit einem Motocross in Yverdon für 1959 abgeschlossen wurde und nur ein einziges Rundstrecken-Rennen in Locarno als Wertungslauf brachte, ist zweifellos reformbedürftig, weil die auf den internationalen Geschwindigkeitskonkurrenzen hervorgetretenen Meisterfahrer Camathias, Scheidegger, Strub und Taveri in der Titelliste völlig unberücksichtigt geblieben sind, obwohl der Schweizer Motorsport-Verband dieses Jahr vier Meisterschaften zum Austrag brachte! Dabei wurden folgende 18 (!) Titelträger ermittelt: **Motocross 250 ccm national:** Bleuer (Maico); **500 ccm national:** Mercier (Matchless); **500 ccm international:** Langil (BSA) / **Grasbahnrennen 50 ccm:** Romailler (Kreidler); **125 ccm:** Evard (DKW); **250 ccm:** Romailler (Maico); **500 ccm** Tschannen (BSA) / **Speedway:** Laderach (Jap) / **Trial:** Lambert (BMW) / **Bergrennen: 50 ccm:** Bougard (Motom); **125 ccm:** Piller (Ducati); **250 ccm:** Buser (NSU); **350 ccm:** Siffert (Norton); **500 ccm:** Prior (BSA) / **Geländesport: 50 ccm:** Haller (Kreidler); **175 ccm:** Krahenbuhl (DKW); **250 ccm** Teuber (Jawa); **über 250 ccm:** Fiedler (AJS).

Der britische Motorrad-Rennfahrer Mike Hailwood

ist zur Zeit besonders stark gefragt: die Zschopauer wollen ihn für 1960 verpflichten, Ducati baut für ihn eine ganz neue 250er-Zweizylinder-Maschine, und Piero Taruffi lud ihn ein, für Gilera in Monza neue Rekordversuche zu fahren.

Eine neue 250 ccm Bianchi-Rennmaschine

hat Lino Tonti nach dem bereits beim diesjährigen Rennen in Locarno gelaufenen Prototyp für 1960 in Vorbereitung. Sie erhält einen noch leichteren Rahmen und ihr mit einem Fünfganggetriebe verblockter Doppelnockenmotor, der eine Weiterentwicklung des Motocross-Typs darstellt, soll bei 10 000 Touren über 30 PS leisten.

Der FIM-Kongress

in Barcelona legte die Termine für die Motorrad-Weltmeisterschaftsläufe 1960 fest:

22. Mai	Großer Preis von Frankreich
13., 15., 17. Juni	TT Isle of Man
25. Juni	Großer Preis von Holland
3. Juli	Großer Preis von Belgien
24. Juli	Großer Preis von Deutschland
6. August	Großer Preis von Ulster
21. Aug.	Großer Preis von Schweden
17. September	Preis der Nationen / Italien

Österreich, Schweden und Spanien wurden also nicht berücksichtigt. Überdies fehlt uns in der Aufstellung, die uns von einem Pressedienst geliefert wurde, der Termin des Großen Preises der Niederlande!

Einen Zuwachs von 15 %

an exportierten Fahrrad- und Kraftradteilen kann die Bundesrepublik vom Januar bis September 1959 mit einem Wert von 89,3 Mill. DM gegenüber 77,6 Mill. DM im Vorjahr verzeichnen.

Vierfacher Gewinner des „ACU-Sterns",

der jedes Jahr vom englischen Motorradfahrer-Verband an den erfolgreichsten Straßenrennfahrer vergeben wird, wurde in dieser Saison Mike Hailwood, der sich durch 56 Siege, 15 zweite und 9 dritte Plätze sowie Distanz- und Rundenrekorde für fast alle Strecken, auf denen er startete, diese Auszeichnung in allen Soloklassen erwarb.

kraftrad **SPORT UND TECHNIK** erscheint jeweils am 1. eines Monats im GILDEVERLAG + Verlag AUTO UND KRAFTRAD Hans-Gerhard Dobler, Alfeld (Leine), Postfach 28. Telefon: Alfeld 39 64; Fernschreiber 09 - 29 45; *Herausgeber und Verleger:* Hans-Gerhard Dobler; *Redaktion:* Robert Poensgen VdM/VDS (verantwortlich für den Inhalt), Ulrich Schwab, Clauspeter Becker, alle Landsberg/Lech Luisenhof. Telefon Landsberg/Lech 655. Fernschreiber der Redaktion: 05 -23087 (Gilva Landsberg). *Ständige Mitarbeiter der Redaktion:* Dr. Rr Baumann (Moto-Cross), R. C. Delefosse (Int. Moto-Cross), H. Esmarch (Norddeutschland), Dipl.-Ing. E. J. Kordik (Österreich), W. Kupczyk (Ost-Staaten), Dr.-Ing. R. Meyer (Italien/Schweiz), P. Niedermann (Frankreich), Gg. Pfeil (Bahnsport), Dr. Z. H. Roland (Touristik), E. Tragatsch (USA), Peter Ward (Rennsport). *Anzeigen:* Astrid Wittrock. *Vertrieb:* Roland Schulz, beide Alfeld (Leine), *Herstellung:* Buch- und Kunstdruckerei Max Schmidt & Söhne, München. *Bezugspreis:* Einzelheft 1.— DM; im Postabonnement vierteljährlich 3.— DM + 9 Dpf. Zustellgebühr. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Im GILDEVERLAG + VERLAG AUTO UND KRAFTRAD erscheinen außerdem die Fachzeitschriften „automobil", „kleinwagen" und die Taschenbuchreihe „motorkatalog". *Vertrieb und Anzeigenvertretung in Österreich:* Verlags- und Werbeagentur Dr. Bruno Urmann, Salzburg 2, Wiesbauerstraße 10, Postfach 234, Telefon Salzburg 2 66 50.

IVW

Ins Examen

haben unsere Tester schon eine ganze Reihe von Modellen genommen.

Diese

TEST-BERICHTE

geben Auskunft über technische Eigenschaften, Fahreigenschaften, Ausstattung usw. der geprüften Typen. Die folgenden Testhefte sind in beschränkter Anzahl noch lieferbar:

Motorräder

Adler Favorit 250	K	6/57
BMW R 26	K	11/58
BMW R 50	K	9/59
BMW R 60	K	10/57
DKW RT 175 S	K	2/56
DKW RT 175 VS	K	7/59
DKW RT 250 VS	K	9/57
Hercules K 101	K	6/59
Hercules 175 Geländesport	K	4/58
Horex Resident 350	K	8/57
Kreidler Florett	K	8/57
Maico 175 Geländesport	K	3/58
Maico Blizzard 250	K	3/55
Mars-Monza Supersport	K	5/58
MZ ES 250	K	1/59
NSU-Superfox	K	1/56
NSU-Maxi	K	7/57
NSU Supermax	K	12/56
Puch SGA	K	11/57
Triumph Cornet	K	8/56
Triumph (engl.) „21"	K	8/58
Victoria Avanti	K	5/58
Victoria Bergmeister mit Seitenwagen	K	3/56
Zündapp Falconette	K	5/58
Zündapp 175 S	K	7/56
Frühjahrs-Typenschau 1959	K	3/59

Motorroller:

Dürkopp Diana	K	5/56
Heinkel-Tourist Dreigang	K	1/55
Heinkel-Tourist Viergang	K	4/57
Heinkel-Tourist 1958	K	6/58
Heinkel Tourist 1959	K	12/59
Hercules Roller	K	2/56
Maicoletta	K	7/55
NSU-Prima V	K	7/58
Progreß 200	K	6/59
Zündapp Bella 200/1957	K	1/57

Kleinwagen:

BMW-Isetta 250/1959	KW	5/59
BMW 600	KW	7/59
BMW 600 mit Saxomat	KW	4/59
DKW Junior	KW	9/59
Citroën 2 CV	KW	10/58
Fend Tg 500	KW	9/58
Fiat 500	KW	12/58
Fiat 600	KW	1/59
Goggomobil T 300/1958	KW	2/58
Goggomobil TS 300	KW	1/57
Goggomobil TS 400	KW	6/58
Goggomobil T 700	KW	2/59
Goggomobil T 700	KW	12/59
Lloyd LP 600	A	2/56
Lloyd Alexander	KW	3/58
Lloyd Alexander TS	KW	11/58
Maico 500	KW	1/57
Messerschmitt KR 201	KW	2/57
Messerschmitt KR 200	KW	12/59
Renault Dauphine	KW	3/59
Renault 4 CV	KW	6/59
Vespa 400	KW	10/59
Zündapp-Janus	KW	1/58
Frühjahrs-Typenschau 1959	KW	3/59

Mopeds:

DKW Hummel Super	K	3/59
Dürkopp Dreigang	K	7/57
Express Radex II	K	5/56
Mars Monza	K	8/56
Victoria-Vicky III	K	6/55
Victoria Avanti	K	2/57
Victoria Preciosa	K	9/58

Preis pro Einzelheft 1,00 DM, ab Nr. KW 1/59 1,20 DM — zuzüglich 15 Dpf. Versandspesen.

Lieferung erfolgt entweder gegen Voreinsendung des Betrages auf unser Postscheckkonto München 15 25 30 oder gegen Nachnahme.

Bestellen Sie beim

VERLAG AUTO UND KRAFTRAD

Hans-Gerhard Dobler

Vertriebsabteilung

Alfeld (Leine) · Postfach 28



KAUFGESUCHE

Kaufe laufend

bei sofortiger Abnahme und Bezahlung: **BMW-Motorräder** R 69 — R 50 — R 51/3 — R 26 und R 25/3.

Wilhelm Jansen, Kleve, Tiergartenstraße 8, Telefon 1496

DKW RT 175, BMW R 25 II/III gegen bar zu kaufen gesucht.
Hermann Neumaier, Mühlenbach bei Haslach/Kinzigtal Tel. 426.

VERKÄUFE

Verkaufe NSU Max, Rennmaschine, aufgebohrt, mit Renngetriebe, Sportnocke und Zündhandverstellung. Juniorenmeistermaschine 1959 gegen 3000.— DM.
Angebote an **Conrad Scharf,** (21b) Hagen/Westf., Eppenhauser Str. 107.

Bergmeister (Victoria) 350 ccm, 21 PS, Bj. 54, sehr gepflegt, Motor ausgeschliffen, Spitze 140 km/h, für DM 800.— zu verkaufen.
Angebote an **Michael Schwetasch,** Gengenbach/Baden, Grünstraße 47.

MAICO 175 ccm Moto Cross, in gutem Zustand zu verkaufen. Preis nach Vereinbarung.
Paul Robeck, Bergkamen/Westf., Birkenweg 1.

MAICO 250 ccm Blizzard, blau, 27 000 km gel., Baujahr 1955, gut erhalten, hinten neu bereift, keine Unfallmaschine für 430.— DM zu verkaufen.
Albert Dittrich, Braunschweig, Hamburger Str. 53a.

JAWA 350 ccm, die robuste, 1953, 39 000 km, schönes Aussehen, viele Teile neu, wegen Krankheit zu verkaufen.
Lehnert, (17b) Bühl/Baden, Karl-Nette-Str. 7.

Verkaufe Rennmaschine Schnell-Horex 500 ccm (früher H. P. Müller), rennfertig für DM 1200.—.
Horst Ebert, (17a) Grein/Neckarsteinach.

Verkaufe NSU Konsul 350 ccm, Baujahr 51, DM 200.—. LK 300 Lloyd, Baujahr 51, Austauschmaschine, 100 km, DM 500.—.
B. Schütze, (24b) Meldorf/Hol., Norderstr. 20.

Verkaufe Gespann RT 250 H, Steib SL 200. Suche 350—400er.
Gerhard Meyer, (20b) Lutterberg 32 über Hann.-Münden.

Verkaufe DKW RT 175 VS in bestem Zustand, Liebhaberstück, 16 000 km gelaufen, mit viel Chrom, Hella Zweiklang-Fanfaren, Windschutzscheibe und Kofferträger.

Ledergarnitur: Stiefelhose, Sportjacke mit Nierenschutz (fast neu), Gr. 46, Lederstiefel Gr. 42, Sturzhelm Gr. 57, Staubüberhose, Bütow-Tanksack.

Armin Griffig, (20a) Wolfsburg, Händelstr. 33.

TRIUMPH
ERSATZTEILE
liefert sofort ab Lager
Nürnberger HERCULES-WERK G. m. b. H.
Nürnberg, Walzwerkstr. 62-64

HEINKEL
Spezial-Zubehör
Gratis-Preisliste anfordern!
Motor-Vertriebs-Gesellsch.mbH.
Frankfurt am Main
Mainzer Landstr. 123 Tel. 33 45 67

Bestellen Sie schon jetzt Ihr Weihnachtsgeschenk:

Den Wellnhofer-Anzug.

Zu beziehen durch Fa. Dillenberg, Stuttgart, oder direkt bei Konrad Wellnhofer, München-Pasing, Marschnerstr. 14.

Ernst Hoske
liefert
Sporttanks
Schalldämpfer
für BMW, Horex, Zündapp und NSU Max
Bitte Preisliste anfordern
Hameln
Kreuzstraße 5, Ruf 3615

Original-Ersatzteile
für sämtl. Puch-Motorräder, Tauschwellen, Zylinder, Motor, Motorüberholungen, Geländesportausrüstungen, Renngetriebesätze. Puch-Zentral-Ersatzteillager
L. Liedl, Graßlfing üb. Regensburg. Niederbayern-Oberpfalz 15688/1863

Schutzkleidung für jedes Wetter, Fahrmäntel, Überhosen usw. liefert
W. Dillenberg, Stuttgart-Vaihingen
Bitte Gratispreisliste 26 anfordern.

DAS BUCH FEHLT IHNEN!
„Motor-Frisuren für 2- und 4-Takt, Krad und Wagen" 3.— DM.
Plog, Hamburg 20, Postfach 38 45.

---

24 Jahre Fahrschulpraxis / Führerscheinferienkurse seit 1937 verbürgen nachweisbar beste
FAHRLEHRER-AUSBILDUNG
FAHRSCHULE BODE, SEESEN, BISMARCKSTR. 47

Recht frohe Weihnachten allen **kraftrad**-Lesern



Doch nicht so eine Kerze, Schafskopf!